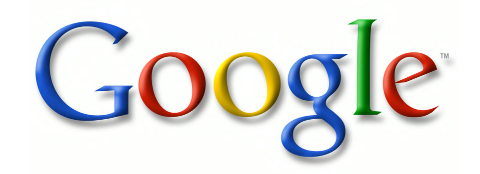
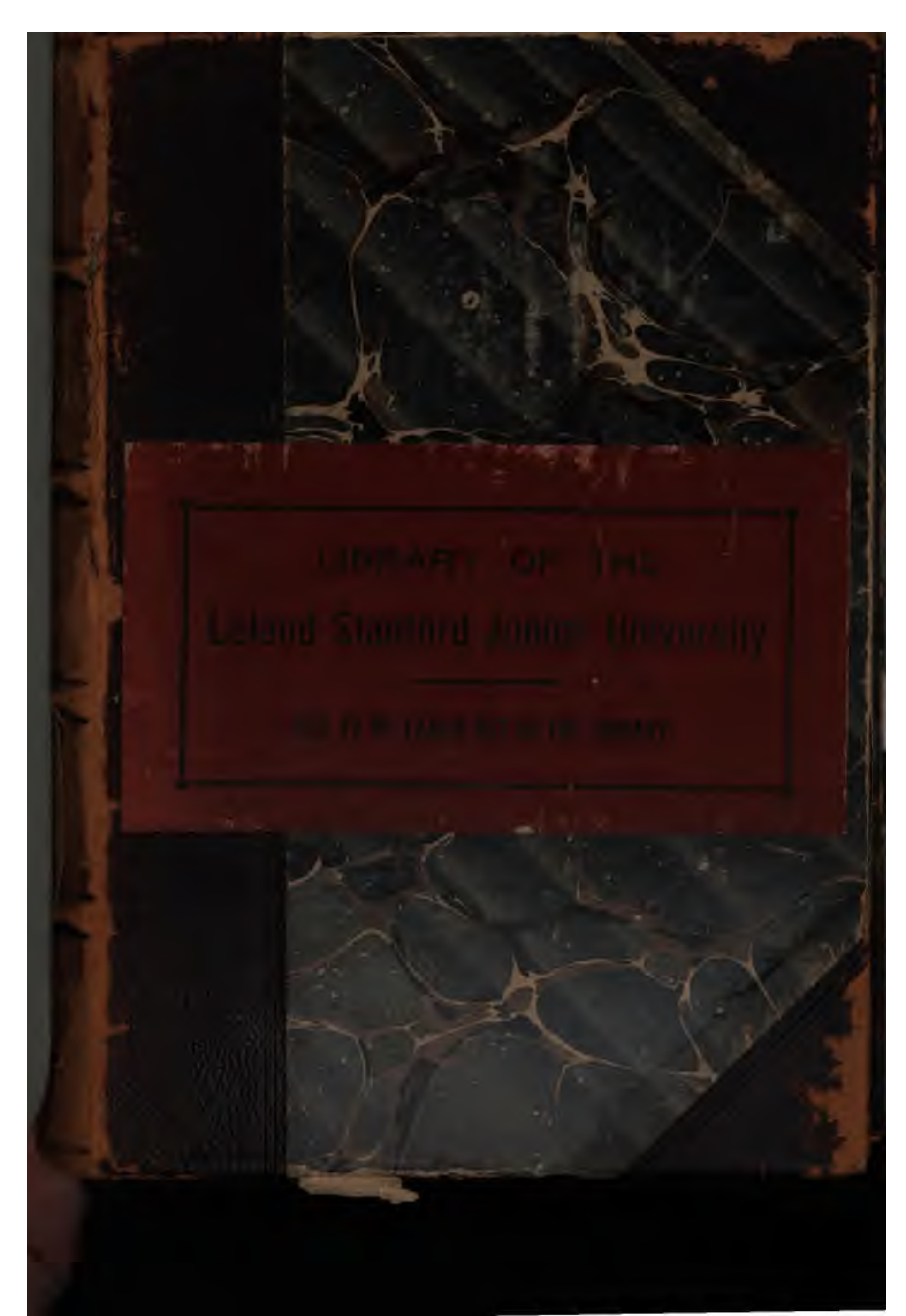
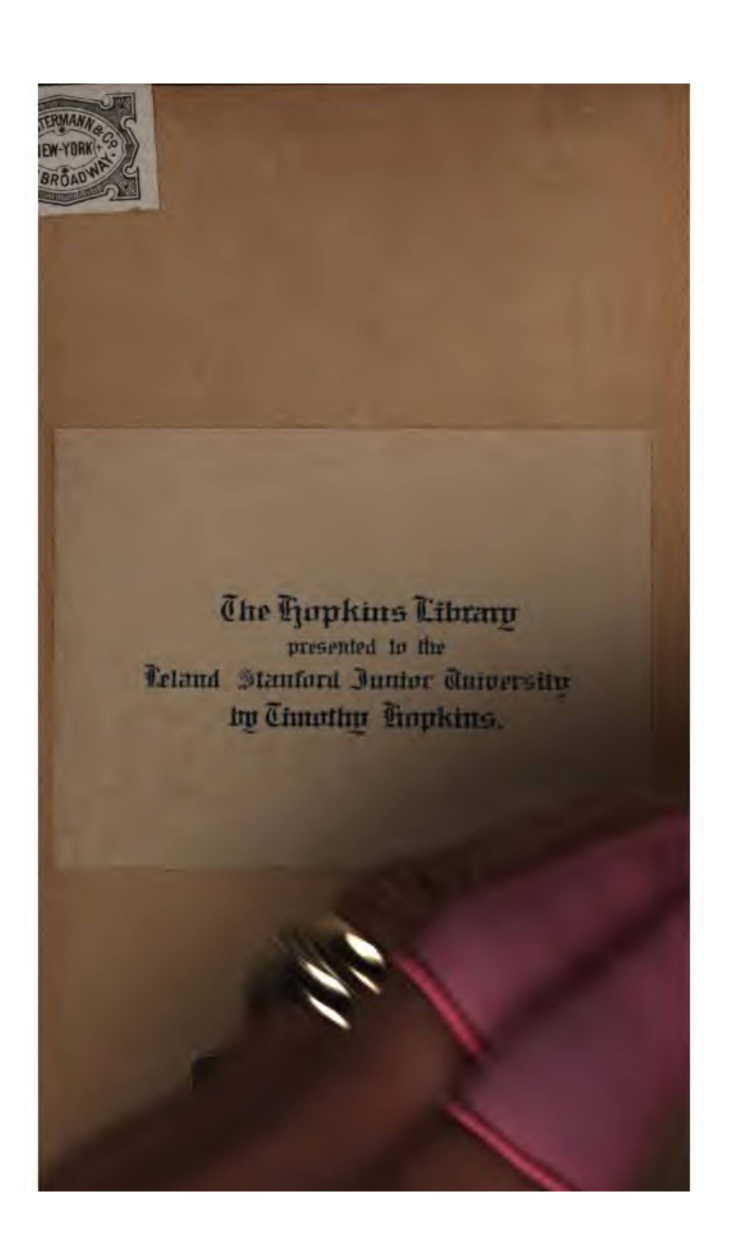
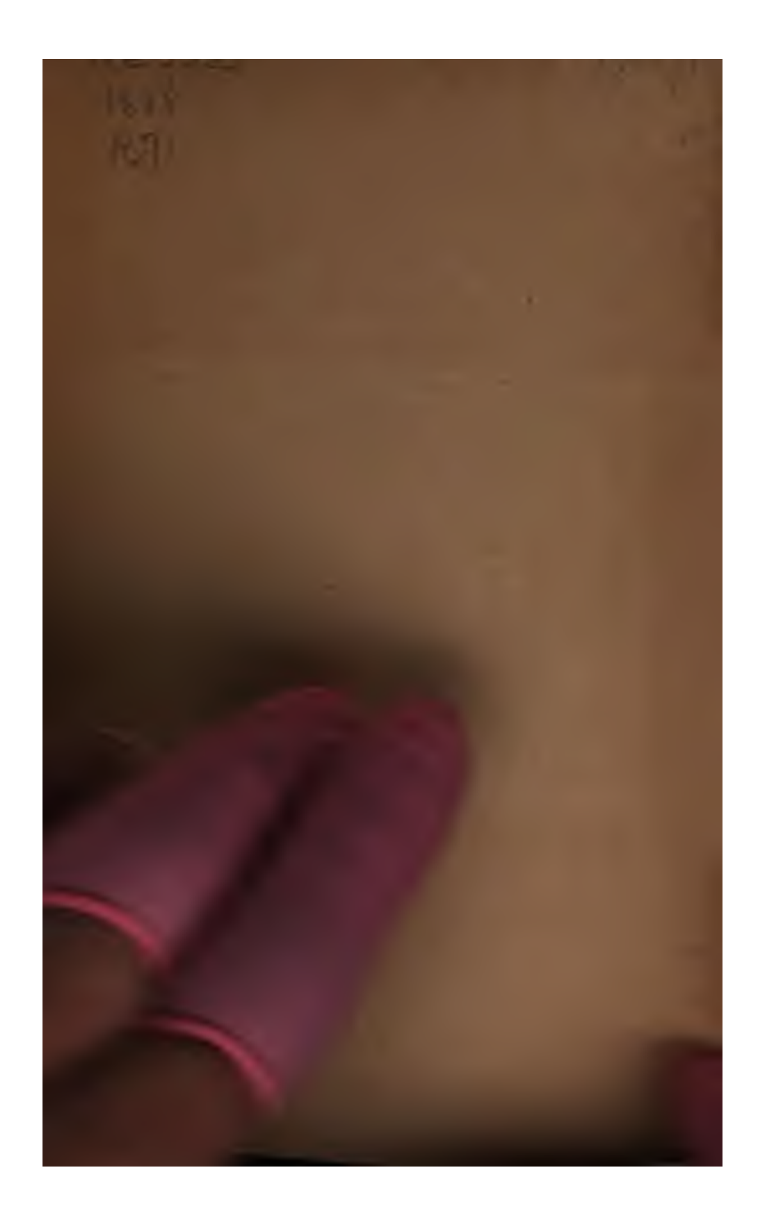





LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University



TERMANN & Co
NEW-YORK
BROADWAY







Taschenausgabe

der

österreichischen Gesetze.

Siebenzehnter Band.

Die

Oesterreichischen Eisenbahngesetze.



Wien 1888.
Manz'sche k. k. Hof-Verlags- u. Universitäts-Buchhandlung.
I. Kohlmarkt 7.

Die österreichischen

Eisenbahngesetze

und die sonstigen

auf das Eisenbahnwesen Bezug habenden

Vorschriften.

Mit Berücksichtigung der Spruchpraxis des k. k. obersten Gerichtshofes und des Verwaltungsgerichtshofes.

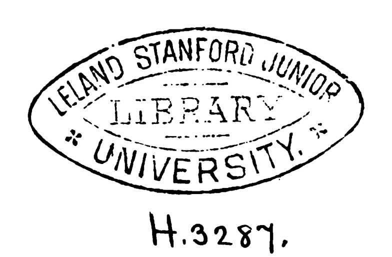
Dritte, vollständig umgearbeitete und ergänzte Auflage.



Wien 1888.

Manz'sche k. k. Hof-Verlags- u. Universitäts-Buchhandlung.

I. Kohlmarkt 7.



Vorwort.

Die vorliegende neue Ausgabe der österreichischen Eisenbahngesetze, welche Herr Ober-Inspector Dr. Victor Röll zu besorgen die Güte hatte, ist gegenüber den früheren Auflagen vollständig neu bearbeitet. Das aufgenommene Material ist bis October 1887 ergänzt und durch zahlreiche in den früheren Auflagen fehlende Verordnungen, sowie durch die wichtigeren eisenbahnrechtlichen Judicate des obersten Gerichtshofes und des Verwaltungsgerichtshofes vermehrt. Bei Anordnung des Stoffes wurde auf größte Uebersichtlichkeit Bedacht genommen und dürfte die Benützbarkeit des Buches durch die demselben beigegebenen, mit besonderer Sorgfalt zusammengestellten Gesetz- und Sachregister noch weiter gefördert werden.

Die Verlagshandlung glaubt demnach der Hoffnung Raum geben zu dürfen, daß die vorliegende Sammlung allen berechtigten Anforderungen der Praxis bestens entsprechen werde.

Wien, im März 1888.

Die Verlagshandlung.



Inhalt.

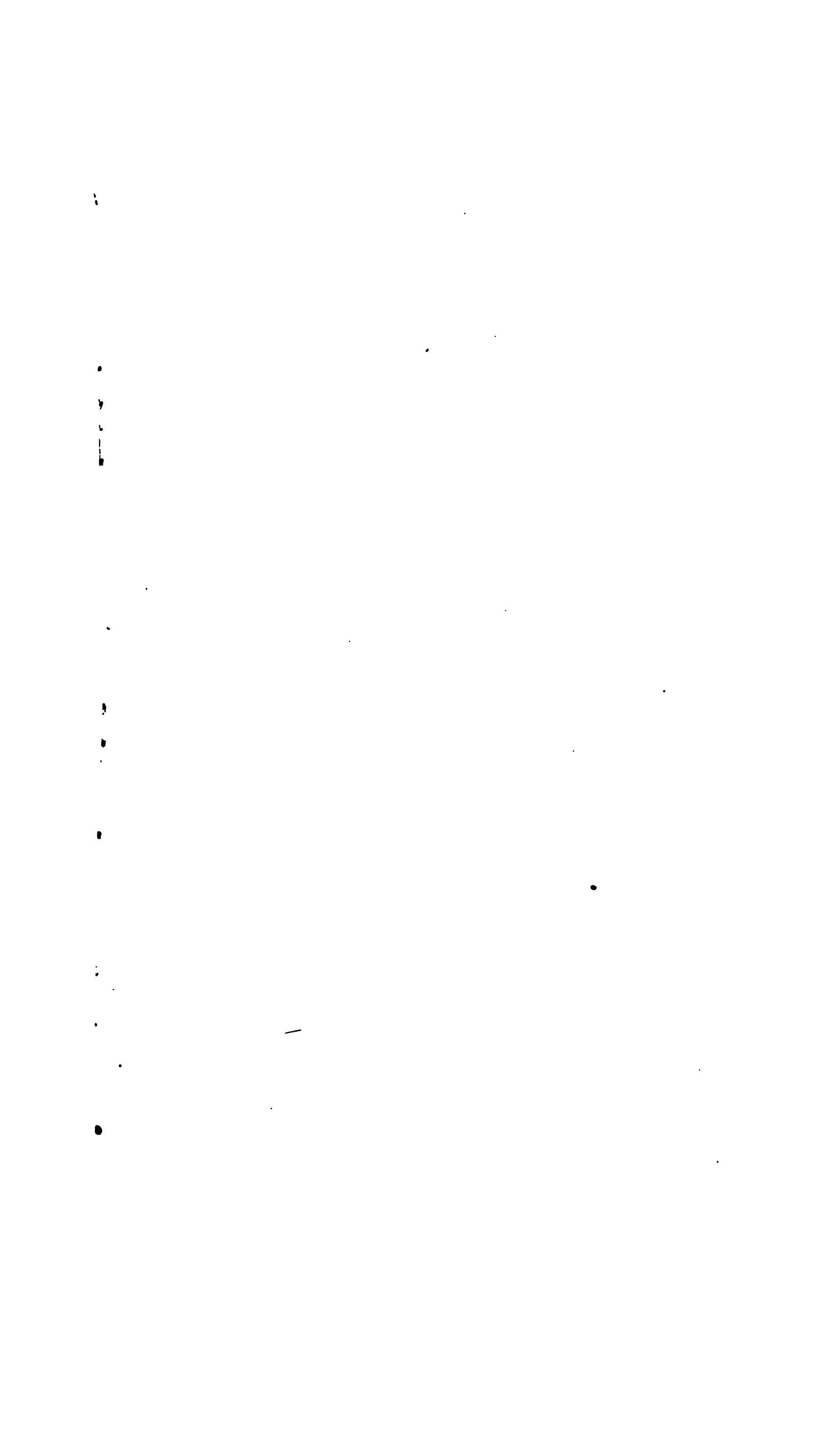
Seite

Erster Abschnitt.

Eisenbahnconcessionswesen.

Zweiter Abschnitt.

Bau der Eisenbahnen.



Taschenausgabe

der

österreichischen Gesetze.

Siebenzehnter Band.

Die

Oesterreichischen Eisenbahngesetze.



Wien 1888.
Manz'sche k. k. Hof-Verlags- u. Universitäts-Buchhandlung.
I. Kohlmarkt 7.

Die österreichischen

Eisenbahngesetze

und die sonstigen

auf das Eisenbahnwesen Bezug habenden

Vorschriften.

Mit Berücksichtigung der Spruchpraxis des k. k. obersten Gerichtshofes und des Verwaltungsgerichtshofes.

Dritte, vollständig umgearbeitete und ergänzte Auflage.



Wien 1888.

Manz'sche k. k. Hof-Verlags- u. Universitäts-Buchhandlung.

I. Kohlmarkt 7.

Corrigenda.

Auf pag. 16, 3. Zeile von oben soll es statt „Intriebsetzung" heißen: „Inbetriebsetzung".
„ „ 122, 7. Zeile von unten soll es statt RGB. Nr 96 heißen: RGB. Nr. 95.
„ „ 183, 6. alinea, 2. Zeile soll es statt OGG. heißen: OGH.
„ „ 212, 8. Zeile von unten soll es statt OGG. heißen: OGH.
„ „ 216, 9. Zeile von oben soll es statt Z. 12083 heißen: Z. 42083.
„ „ 225, 5. Zeile von oben soll es statt 6. Mai 1869 heißen: 6. Mai 1870.
„ „ 325, 4. alinea, 7. Zeile soll es statt 29. Dec. 1881 heißen: 19. Dec. 1881.
„ „ 335, 3. Zeile von oben soll es statt RGB. Nr. 19 heißen: RGB. Nr. 16.
„ „ 354, 12. Zeile von oben soll es statt Verrechnungsvertrag heißen: Verwahrungsvertrag.
„ „ 358, 6. Absatz ist anzufügen: (OGH. 9. Mai 1877, Z. 1824.)
„ „ 395, 10. Zeile von unten soll es statt 30. Juli 1875 heißen: 30. Juni 1875.
„ „ 396, Punkt 9, 2. Zeile, soll es statt 6. Nov. 1877 heißen: 6. Nov. 1875.
„ „ 407, letzte Zeile soll es statt 6. Nov. 1876 heißen: 6. Nov. 1875.
„ „ 420, 7. Zeile von unten soll es statt 18. Oct. 1857 heißen: 18. Sept. 1857.
„ „ 438, 8. Zeile von unten soll es statt Z. 74145 heißen: Z. 84145.

Erster Abschnitt.

Eisenbahnconcessionswesen.

1. Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. Sept. 1854, RGB. Nr. 238 (Eisenbahn-Concessionsgesetz).

In Gemäßheit der, von Seiner k. k. Apostolischen Majestät mit Allerhöchster Entschließung vom 8. September 1854 erhaltenen Ermächtigung, werden bezüglich der Ertheilung von Concessionen zum Baue von Privateisenbahnen die nachstehenden Bestimmungen erlassen:

§. 1. Zur Anlage einer Eisenbahn, welche ein Unternehmer lediglich zu seinem eigenen Gebrauche auf eigenem Grund und Boden, oder unter Zustimmung des Grundeigenthümers, welche vorläufig nachzuweisen ist, auf fremdem Grunde erbauen will, ist bloß der in den allgemeinen Gesetzen vorgeschriebene Bauconsens erforderlich. Derselbe kann nur ertheilt werden, nachdem Eisenbahnbau-Verständige mit ihrem Gutachten gehört wurden.

Zur Anlage einer Eisenbahn dagegen, welche bestimmt ist, als öffentliches Transportmittel für Personen und Waaren zu dienen, oder wodurch eine Landstraße in eine Eisenbahn umgewandelt werden soll, ist die besondere Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung erforderlich, und zwar:

a) die Bewilligung zu den Vorarbeiten;
b) die *Concession zur Anlage* der Bahn und der dazu *gehörigen Gebäude selbst.*

Eisenbahnconcessionswesen.

§. 2. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten steht dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Obercommando zu.

Die Concession der Bahnanlage wird von Seiner k. k. Apostolischen Majestät ertheilt.

§. 3. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten (§. 1, a) kann sowohl einzelnen Personen und vorschriftsmäßig gebildeten Vereinen, als auch solchen Personen ertheilt werden, welche sich erst zu einem Vereine verbinden wollen. Dieselbe wird aber nur dann ertheilt, wenn weder in Bezug auf die Person des Concessionswerbers, noch in Bezug auf die privatrechtlichen und öffentlichen Rücksichten dagegen ein Anstand obwaltet.

Wird diese Bewilligung von einem erst zu gründenden Vereine angesucht, so kann sie nur unter dem Vorbehalte ertheilt werden, daß die Bittsteller alle jene Bedingungen erfüllen, welche im Vereinsgesetze vom 26. November 1852 zur Erlangung der vorläufigen Bewilligung zur Gründung des Vereins, §§. 7—17, vorgeschrieben sind.

Personen und Vereine, welche eine solche Concession erhalten wollen, haben darum beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten anzusuchen und dem Gesuche den Plan des Unternehmens, insbesondere die Richtung der beabsichtigten Bahn, wenigstens in allgemeinen Umrissen, darzustellen und die Zeit anzugeben, innerhalb welcher die Vorarbeiten begonnen und vollendet werden sollen.

Gegen eine Entscheidung des Handelsministeriums, durch welche die Bewilligung zu den technischen Vorarbeiten für eine Locomotiveisenbahn verweigert wird, ist eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof unstatthaft. (VGH. 12. März 1883, Z. 542, CB. 1883 : 37.)

§. 4. Durch die Bewilligung zu den Vorarbeiten einer Eisenbahn erhält der Concessionswerber bloß das Recht, auf seine Kosten die Vorerhebungen für die künftige Ausführung der projectirten Eisenbahn, mit Beobachtung der bestehenden Gesetze, unter Aufsicht der Behörden zu pflegen und die nöthigen Vermessungs- und Nivellirungsarbeiten vorzunehmen.

Durch diese Bewilligung erhält der Concessionswerber dagegen weder ein Vorrecht auf die Concession der fraglichen Eisenbahn, noch ein sonstiges ausschließliches Befugniß.

Es kann daher die Bewilligung zu den Vorarbeiten rücksichtlich einer und derselben Eisenbahnlinie mehreren ver-

schiedenen Personen ertheilt werden. Diese Bewilligung zu den Vorarbeiten hat bloß für den in derselben ausdrücklich bestimmten Zeitraum Giltigkeit; nach Beendigung dieses Zeitraumes ist diese Bewilligung als erloschen anzusehen, sie kann jedoch unter den oben angeführten Bedingungen wiederholt angesucht und ertheilt werden.

Die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn hat ausschließlich nur in Ansehung jener Person Geltung, welcher die bezügliche Bewilligung ertheilt worden ist, und erscheint sonach die Uebertragung einer solchen Befugniß an eine andere Person insofern unzulässig, als der Erwerber hieraus kein Recht zur Vornahme technischer Vorarbeiten für sich ableiten kann. (HM. 27. Mai 1881, Z. 15742, CB. 1881 : 67 und v. 21. Febr. 1882, Z. 41559 ex 1881.)

§. 5. Behufs der Erwirkung der Concession zum Baue einer Eisenbahn ist ein dießfälliges Gesuch beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten einzureichen, in welchem dargethan wird:

1. daß den Bittwerbern die Concession zur Vornahme der Vorarbeiten zu Theil geworden ist;

2. daß die projectirte Bahn dem öffentlichen Interesse zum Vortheile gereiche;

3. auf welche Art die zu dem Unternehmen erforderlichen Geldmittel herbeigeschafft werden sollen;

4. dem Gesuche muß ein Plan des ganzen Unternehmens, das gehörig ausgearbeitete Project und der Kostenvoranschlag beigeschlossen sein;

5. dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, nach Umständen von den Concessionswerbern den Erlag einer Caution, oder bei Vereinen mindestens die Nachweisung zu fordern, daß bereits ein hinlänglicher Fond von den Theilnehmern für das Unternehmen gesichert sei.

§. 6. Bevor das Ansuchen um die Concession zum Baue einer Eisenbahn der Allerhöchsten Schlußfassung unterzogen werden kann, ist sorgfältig zu prüfen, ob das Bauwerk selbst, und dessen Einzelnheiten nichts enthalte, was mit den bestehenden Gesetzen, mit den öffentlichen Rücksichten, und mit bereits früher erworbenen Privatrechten nicht im Einklange wäre. Insbesondere ist darauf zu sehen, daß die Anlage der Bahn in einer Weise geschehe, damit jede Beschädigung der angrenzenden Grundstücke, Gebäude u. s. w. vermieden werde. Zu diesem Behufe ist in jedem einzelnen Falle über Auftrag des Handelsministeriums von der Statthalterei

des Kronlandes, welches die projectirte Eisenbahn durchzieht, unter ihrer Leitung eine Commission von Sachverständigen zu berufen, welche mit Zuziehung von Abgeordneten der competenten Militär- und Civilbehörden, dann der Betheiligten, soweit es erforderlich ist, auch an Ort und Stelle, den Befund aufzunehmen, und sodann über das Project ein wohlerwogenes Gutachten zu erstatten hat, worüber mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Obercommando das Einvernehmen zu pflegen ist.

Das Handelsministerium ist nicht berechtigt, in Sachen der Baubewilligung für eine Eisenbahn allein zu entscheiden, sondern hat nach §. 6 des Eisenbahnconcessionsgesetzes über die Gutachten der Eisenbahnbegehungscommissionen das Einvernehmen mit dem Min. des Innern und dem Armee-Obercommando zu pflegen und erscheint dieser Anordnung auch dann nicht genüge geschehen, wenn Vertreter der politischen und Militärbehörden zur Begehungscommission beigezogen werden. (VGH. 4. April 1881, Z. 602.)

§. 7. Die Concession zur Anlage einer Eisenbahn zur öffentlichen Benützung wird nur auf eine bestimmte Zeit ertheilt. Diese kann die Dauer von neunzig Jahren nicht überschreiten, wohl aber nach Maßgabe der obwaltenden Verhältnisse auf eine geringere Anzahl Jahre sich erstrecken.

Der Termin für die Dauer einer solchen Concession beginnt mit dem Tage, an welchem die Bahn ganz oder zum Theile der Benützung des Publikums übergeben wird.

Die Auslegung der Concessionsurkunden bei zwischen der Gesellschaft und der Staatsverwaltung sich ergebenden divergirenden Anschauungen steht nicht den Gerichten zu, sondern handelt es sich in einem solchen Falle um eine Angelegenheit, welche zufolge §. 13 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854 vom Rechtswege ausgeschlossen ist und vor die administrative Behörde gehört. (OGH. 18. Sept. 1877, Z. 8812; Röll Nr. 222.)

§. 8. Nach Ablauf der Dauer des Privilegiums geht das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über. Den Unternehmern verbleibt jedoch das Eigenthum an allen ausschließlich zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten.

Die Unternehmung hat die Bahn sammt Zugehör im brauchbaren Stande zu übergeben. Den Behörden wird es zur besonderen Pflicht gemacht, darüber zu wachen, daß in den letzten fünf Jahren vor Ablauf der Privilegiumszeit die erforderlichen Herstellungen sogleich vorgenommen werden,

wozu die Unternehmung nöthigenfalls durch geeignete Zwangsmittel anzuhalten ist.

§. 9. Mit der erhaltenen Concession zur Anlage einer Eisenbahn sind der Regel nach (wenn die Concessionsurkunde nicht besondere Beschränkungen und Vorbehalte in sich faßt) folgende Zugeständnisse verbunden:

a) Die Eisenbahnunternehmung erlangt das Recht, eine Eisenbahn nach der, in dem genehmigten Projecte vorgezeichneten Richtung zu erbauen.

Insoferne behufs des Baues, und bis zur Vollendung desselben beabsichtigt wird, Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Baumaterialien zu errichten, ist hiezu der Bauconsens einzuholen, und falls die Bahn auf fremdem Grunde errichtet werden soll, die Zustimmung des Grundeigenthümers beizubringen.

b) Die Eisenbahnunternehmung erhält durch die erlangte Concession, insoferne ein ausschließliches Recht zu dem bezüglichen Eisenbahnbaue, als es während der Concessionsdauer Niemandem gestattet ist, eine andere Eisenbahn für die Benützung des Publikums zu errichten, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch, politisch oder commerciell wichtiger Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde.

Dagegen bleibt es der Staatsverwaltung vorbehalten, auch während der Concessionsdauer die Bewilligung zur Anlage von Zweigbahnen, oder zu einer Eisenbahn in fortgesetzter Richtung der concessionirten Bahn, anderen Privatunternehmungen zu ertheilen, oder derlei Eisenbahnen auf Staatskosten zu erbauen.

Die Klage einer Eisenbahngesellschaft auf Nichtigkeitserklärung der einer anderen Gesellschaft ertheilten, das Privilegium der Klägerin verletzenden Bahnconcession gehört nicht auf den Rechtsweg. (OGH. 24. September 1867, Z. 6815; Röll Nr. 40.)

Eine gerichtliche Schadenersatzklage gegen das Aerar wegen Schädigung eines Eisenbahnprivilegiums durch Ertheilung einer mit letzterem in Widerspruch stehenden Concession zum Bau und Betriebe einer Concurrenzbahn ist unzulässig. — Die Bestimmung des §. 42 des Privilegiengesetzes vom 15. Aug. 1852, Z. 184, wonach in Streitigkeiten hinsichtlich der vollständigen oder theilweisen Identität von Privilegien ausschließlich das Handelsministerium zu entscheiden hat, findet auch auf Eisenbahnconcessionen Anwendung. (OGH. 21. April 1874, Z. 2274; Röll Nr. 122.)

Die Beurtheilung der Frage, ob durch die Verleihung einer Eisenbahnconcession die auf einer früheren Concession beruhenden Rechte verletzt wurden, entzieht *sich der Entscheidung des* ordentlichen Civilrichters. (OGH. *28. Juni 1876, Z. 6274; Röll Nr. 186.)*

Die im §. 9 lit. b des Eisenbahn-Concessionsgesetzes erwähnten „Endpunkte" sind nicht als absolute, sondern als relative Endpunkte der concessionirten Strecke zu verstehen, daher eine Verletzung des im §. 9 lit. b ertheilten Privilegiums überall gegeben ist, wo (ohne Berührung strategisch, politisch oder commerciell wichtiger Zwischenpunkte) überhaupt Stationen, d. h. relative Endpunkte einer concessionirten Strecke in eine neue Verbindung gebracht werden.

Ob eine neue Bahn strategisch, politisch oder commerciell wichtige Zwischenpunkte berühre, hat offenbar die Regierung nach ihrem Ermessen zu entscheiden und entzieht sich die getroffene Entscheidung nach §. 3 lit. e des Gesetzes vom 22. Oct. 1875, RGB. Nr. 36, der Ueberprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof. (BGH. 22. Nov. 1883, Z. 2386; Budwinski Nr. 1919.)

c) Einer gemeinnützigen Eisenbahnunternehmung wird das Recht der Expropriation in Gemäßheit des §. 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, jedoch lediglich in Ansehung jener Räume verliehen, welche zur Ausführung der Unternehmung unumgänglich nothwendig erkannt werden.

Das Erkenntniß über das Maß dieser Nothwendigkeit steht der Statthalterei des bezüglichen Kronlandes und im weiteren Instanzenzuge dem Ministerium des Innern zu. Vor der Ausübung dieses Expropriationsrechtes hat jedoch die Eisenbahnunternehmung über die Erwerbung des Grundes, und die hiefür zu leistende Entschädigung ein gütliches Uebereinkommen zu versuchen, und erst nach dem Mißlingen eines solchen Versuches um die Fällung eines förmlichen Expropriationserkenntnisses bei der bezüglichen Statthalterei anzusuchen. Nachdem dieses Expropriationserkenntniß in Rechtskraft erwachsen ist, hat die Eisenbahnunternehmung die gerichtliche Schätzung des zu expropriirenden Grundes bei der Realinstanz zu erwirken, und den durch diese Schätzung festgesetzten Betrag an den Grundeigenthümer zu bezahlen, oder wenn die Zahlung wegen Verweigerung der Annahme oder aus anderen rechtlichen Gründen nicht geschehen kann, zur Realinstanz zu erlegen, wonach die Unternehmung das Eigenthum des expropriirten Grundes erwirbt, und an dem Baue in dieser Rücksicht nicht mehr gehindert werden darf. Sind jedoch bei der Schätzung nicht alle Vorschriften über den gerichtlichen Kunstbefund beobachtet worden, so bleibt dem Eigenthümer, der auf eine höhere Entschädigung Anspruch zu haben glaubt, in dieser Beziehung der Rechtsweg vorbehalten.

Auf ähnliche Weise ist über das Bedürfniß der zeitlichen Benützung fremden Eigenthumes, welches die Unternehmung behufs des bewilligten Eisenbahnbaues unumgänglich nothwendig hat, mit der Fällung des Erkenntnisses vorzugehen.

d) Die Unternehmung erlangt durch die Concession ferner das Recht, auf der erbauten Eisenbahn Personen und Sachen nach dem festgesetzten Tarife zu befördern, insofern der dießfällige Transport durch das Postregale nicht der Postanstalt ausschließlich vorbehalten erscheint.

Zur Vermeidung von Zweifeln bezüglich der Portofreiheit der Eisenbahncorrespondenz ist künftig bei Abfassung von Eisenbahn-Concessionsurkunden die bezügliche Bestimmung in folgender Weise zu textiren:

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahndirection (Verwaltungsrath) und ihren untergeordneten Organen oder zwischen diesen unter sich geführt werden, dürfen auf den bezüglichen Bahnstrecken durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden. (HM. 5. März 1863, Z. 349.)

Die Correspondenz der Eisenbahnen, welche dem deutschen Eisenbahnvereine angehören, über Vereinsangelegenheiten ist auf die Dauer der Gegenseitigkeit von der Entrichtung der Portogebühr befreit. (Art. II Abs. 22 des Ges. v. 2. Oct. 1865, RGB. Nr. 108.)

Nach dem neuen, in Berlin am 7. Mai 1872 abgeschlossenen Postvertrage zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland mit Einschluß von Luxemburg wird vom 1. Jänner 1873 an die Portofreiheit im Wechselverkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und den deutschen Staaten, in Angelegenheiten des deutschen Eisenbahnvereines, insoweit die bezüglichen Sendungen aus Oesterreich-Ungarn nach Deutschland und vice versa zu befördern sind, aufgehoben.

Für den internen Verkehr wird die Portofreiheit der Eisenbahnverwaltungen in dem bisherigen Umfange fortbestehen. (HM. 2. Dec. 1872, Z. 34888.)

§. 10.*) Die concessionirten Eisenbahnunternehmungen haben dagegen außer den schon in den allgemeinen Gesetzen enthaltenen Verpflichtungen folgende Verbindlichkeiten gegenüber der Staatsverwaltung zu erfüllen:

a) Die Eisenbahnunternehmungen haben vor der Ausführung der concessionirten Bahn die Detailpläne der Bahn, aus denen die Steigungen und Krümmungen derselben entnommen werden können, die Spur- und Geleisweite derselben, in welcher Beziehung auf ein gleiches Maß hinzuwirken ist, das zulässige Maß der Bahnbreite, zur Genehmigung vorzulegen, und beim Baue der Bahn selbst und der einzelnen Objecte die allgemeinen Bau- sowie die ihnen etwa ertheilten besonderen Vorschriften genau zu erfüllen.

*) Absatz b) *dieses Paragraphen s. Seite 9, c) S. 10, d) S. 12, e) bis f) S. 14.*

Dahin gehören insbesondere die Vorsichtsmaßregeln gegen Feuersgefahr oder sonstige Beschädigungen rc. rc.

Nach dem Gesetze sowohl wie auch nach den Bestimmungen der einzelnen Concessionsurkunden sind nur die Bahnanstalten selbst, nicht aber die von denselben aufgenommenen Bauunternehmungen der Staatsverwaltung gegenüber für die ordentliche Bauführung verantwortlich, und sind daher nur die ersteren berufen, sich in Angelegenheiten, welche sich auf den Bau oder die Ausrüstung der betreffenden Bahnstrecke beziehen, um eine behördliche Intervention, wie z. B. um die Abhaltung einer Localcommission u. dgl. zu bewerben.

Bei Einschreiten in Eisenbahnbauangelegenheiten um behördliche Intervention ist daher darauf Rücksicht zu nehmen, daß die hierauf bezüglichen Gesuche von den Bahnverwaltungen selbst oder deren bevollmächtigten Organen auszugehen haben.

Die Bahnanstalten werden gleichzeitig aufgefordert, die zur Erwirkung behördlicher Amtshandlungen autorisirten Organe, insoweit dieß noch nicht geschehen ist, ohne Verzug den betreffenden politischen Landes- und Bezirksbehörden namhaft zu machen. (HM. 18. Nov. 1871, Z. 22738, CB. 1871:95.)

Rücksichtlich der von der Bauunternehmung einer Eisenbahn begangenen Besitzstörung kann nicht die Eisenbahngesellschaft, sondern nur die Bauunternehmung geklagt werden. (OGH. 26. Juli 1874, Z. 7740; Röll Nr. 130.)

Eine Bahngesellschaft kann auch für die von ihren Bauunternehmern ohne ihr Wissen ausgeführten Besitzstörungen mittelst Besitzstörungsklage belangt werden. (OGH. 11. Dec. 1877, Z. 13995; Epstein Nr. 160.)

Das k. k. Ministerium des Innern hat an sämmtliche Landesbehörden mit Ausnahme jener in Prag, Brünn, Graz und Salzburg einen Erlaß vom 19. Sept. 1877, Z. 3459 M. J., folgenden Inhaltes gerichtet:

Behufs Erzielung eines gleichartigen Vorganges in Absicht auf die Ertheilung von Baubewilligungen zu Bauführungen auf den Anlagen und Gründen bereits hergestellter Eisenbahnen wird der k. k. Landesbehörde in Uebereinstimmung mit den bereits in anderen Ländern festgehaltenen Grundsätzen einverständlich mit dem k. k. Handelsministerium Folgendes zur Darnachachtung in vorkommenden Fällen eröffnet.

Wiewohl der §. 10 lit. a der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, RGB. Nr. 238, die Bestimmung enthält, daß beim Baue einer Eisenbahn und ihrer einzelnen Objecte die allgemeinen Bauvorschriften genau zu erfüllen sind, so können dafür die für einzelne Länder, beziehungsweise für einzelne Städte bestehenden Bauordnungen auf Eisenbahnbauten überhaupt doch nur insoweit zur Anwendung kommen, als sie mit den Bestimmungen jener Ministerialverordnung vereinbar sind, da letztere sich auf einen dem Reichsrathe vorbehaltenen Gegenstand der Gesetzgebung bezieht und sonach durch die Landesgesetze nicht geändert werden kann.

Da nun die Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung der Bestimmungen der erwähnten Ministerialverordnung beziehen, nach §. 13 derselben vor die administrativen Behörden gehören, worunter mit Rücksicht auf den Zeitpunkt der Erlassung der Verordnung die Staatsbehörden zu verstehen sind, da ferner für die Vermehrung der Anrainer und sonstigen Privatinteressenten, sowie für die Geltendmachung etwaiger Gemeindeinteressen durch die im §. 6 der Ministerialverordnung vom 14. Sept. 1854 enthaltenen Vorschriften Fürsorge getroffen ist, und auch

ein Unterschied zwischen bereits hergestellten und herzustellenden Bahnen nicht gerechtfertigt wäre, so erscheinen die Gemeindebehörden zur Bewilligung von Bauführungen auf Eisenbahnen überhaupt nicht berufen, und ist in Absicht auf die Erwirkung von Baubewilligungen der erwähnten Art lediglich nach der ebenerwähnten Ministerialverordnung vom 14. Sept. 1854, RGB. Nr. 238 und dem §. 11 der Handelsministerial-Verordnung vom 4. Febr. 1871, RGB. Nr. 8, vorzugehen.

Die Weisung gleichen Inhaltes erhielten die Landesbehörden in Prag, Brünn und Graz mit Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 22. Sept. 1873, Z. 10196, die Landesregierung in Salzburg mit Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. April 1877, Z. 1497.

Von der nach den erwähnten Erlässen des k. k. Ministeriums des Innern nunmehr allen Landesstellen zu Theil gewordenen Belehrung über das Competenzverhältniß in Angelegenheit der Ertheilung von Baubewilligungen für Eisenbahnbauten wird die Verwaltung mit der Aufforderung in Kenntniß gesetzt, in Hinkunft die Projecte aller wie immer gearteten, auf Eisenbahnterritorium beabsichtigten Bauführungen im Sinne der bestehenden gesetzlichen Vorschriften dem Handelsministerium rechtzeitig vorzulegen.

Insofern es sich um Hochbauten handelt, welche nach der technisch-polizeilichen Prüfung der Bahn zur Vollendung gelangen, ist der Benützungsconsens ebenfalls seitens des Handelsministeriums einzuholen, da selbstverständlich die Ertheilung der Bewilligung zur Benützung eines Gebäudes nur von jener Behörde ausgehen kann, welche das Project genehmigt und den Bauconsens ertheilt hat. (HM. 8. Oct. 1877, Z. 30077; CB. 1877 : 117; LGB. Tirol 1877 : 53.)

(§. 10) b) Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, allen Schaden an öffentlichem oder Privatgute zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlaßt worden ist.

Die Eisenbahnunternehmungen haben ferner solche Vorkehrungen zu treffen, daß die angrenzenden Grundstücke, Gebäude ꝛc. durch die Bahn, weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden, und sind verpflichtet, für derlei Beschädigungen zu haften.

Se. k. k. Apost. Majestät haben mit A. h. Entschließung vom 26. Juni 1864 zu erklären geruht, daß über Ersatzansprüche gegen Eisenbahnunternehmungen wegen des Schadens, welcher durch den Eisenbahnbau an öffentlichem oder Privatgute verursacht wurde, und wofür den Eisenbahnen im §. 10 lit. b der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 14. Sept. 1854, RGB. Nr. 238, die Haftung auferlegt ist, die competenten Gerichtsbehörden zu entscheiden haben. (HM. 28. Juli 1864, Z. 9400.)

Die A. h. Entschließung vom 26. Juni 1864, welche anläßlich eines speciellen, zwischen dem k. k. Staats- und Handelsministerium, dann dem k. k. Obersten Gerichtshofe bezüglich der Competenz streitig verbliebenen Falles, somit in Ausübung des Sr. Majestät bei Competenzconflicten zugestandenen obersten Entscheidungsrechtes erflossen ist, ist den Landesstellen bereits mit Erlaß des k. k. Staatsministeriums vom 5. Juli 1864 *bekannt gegeben worden.* Die Statthaltereien sind somit *zur Schöpfung eines Erkenntnisses bei* Streitigkeiten über Ersatzansprüche

gegen Eisenbahnen nach §. 10 lit. b des Eisenbahngesetzes nicht mehr competent. (HM. 9. Dec. 1865, Z. 16279; Z. f. V. Nr. 111 ex 1868.)

Die Handelsgerichte sind zur Entscheidung über die gegen eine Eisenbahngesellschaft angestrengten Klagen auf Ersatz eines durch den Bahnbau verursachten Schaden nicht competent. (OGH. 7. Oct. 1873, Z. 9829; Röll Nr. 106.)

Die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmung zum Ersatz des durch den Bau und Betrieb herbeigeführten Schadens ist nicht nothwendiger Weise von dem Eintritt eines Verschuldens abhängig, sondern hat die Eisenbahnunternehmung, der mit der Concession nur die Bewilligung für den Bau und Betrieb ertheilt wird, im Sinne der §§. 364 und 365 a. b. G. B. für jeden Schaden zu haften, welchen sie den Anrainern unmittelbar durch den Bahnbetrieb zugefügt hat. (OGH. 7. Febr. 1878, Z. 7685; Röll. Nr. 239.)

Der §. 10 lit. b und c des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. Sept. 1854, RGB. Nr. 238, findet keine Anwendung in Fällen, wo es sich um Nachtheile handelt, welche dem Besitzer der durch eine Bahntrace getrennten Grundstücke aus der Erschwerung der zweckmäßigen Bewirthschaftung erwachsen. (VGH. 22. Juni 1878, Z. 875; Röll Nr. 253.)

Der §. 10 lit. b des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. Sept. 1854, hat dem §. 1305 a. b. G. B. derogirt, und die Eisenbahngesellschaft ist für den durch den Betrieb dem angrenzenden Grundstücke entstandenen Schaden verantwortlich, ohne Unterschied, ob ihr ein Verschulden zur Last fällt oder nicht. (OGH. 8. Febr. 1882, Z. 11189, Jur. Bl. Nr. 11 ex 1882.)

Die Ersatzpflicht einer Eisenbahnunternehmung für die Beschädigungen durch den Bahnbau und die Entscheidungspflicht der Administrativbehörden darüber ist nach §. 10, lit. b und §. 13 des Concessionsgesetzes von der vorherigen Fällung eines Straferkenntnisses nicht abhängig. (VGH. 30. Jän. 1884, Z. 228.)

(§. 10) c) Wenn durch den Bau der Eisenbahn öffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Communicationsmittel ganz oder zum Theil zerstört oder unfahrbar gemacht werden, ist die Eisenbahnunternehmung verpflichtet, nach jedesmaliger Anordnung der Behörden die gestörte Communication anderweitig vollkommen wieder herzustellen.

Die anstatt der zerstörten oder unfahrbar gewordenen neu hergestellten Wege, Brücken rc. haben diejenigen im brauchbaren Stande zu erhalten, welchen die Erhaltung der früheren Wege, Brücken rc. oblag.

Dieselben können jedoch von der Eisenbahnunternehmung den Ersatz eines verhältnißmäßigen Theiles der Kosten insoferne ansprechen, als die Erhaltungskosten dieser Wege, Brücken rc. durch den Bau der Eisenbahn vergrößert worden sind.

Insoferne zur Herstellung der durch die Eisenbahn gestörten Communication besondere früher nicht vorhanden gewesene Bauten, z. B. an Brücken, Dämmen rc. noth-

wendig sind, fällt der Eisenbahnunternehmung nicht bloß die erste Herstellung, sondern auch die künftige Erhaltung zur Last.

Anläßlich vorgekommener Zweifel, ob die Uebergabe der von einer Bahngesellschaft auf Grund der Bestimmungen des Begehungsprotokolles neuhergestellten, nicht in die Kategorie der Aerareal- oder Bezirksstraßen einzureihenden Communicationen nach der dießfalls bei Bahnen üblichen Gepflogenheit im kurzen Wege durch die Anzeige der erfolgten Herstellung an die Interessenten genügend erscheine, oder ob, wie dieß von vielen Gemeinden gefordert wird, eine förmliche Uebergabe unter Intervention der politischen Localbehörde nothwendig sei, wird der Statthalterei auf Grund des mit dem Ministerium des Innern gepflogenen Einvernehmens zur Darnachachtung und entsprechenden Anweisung der Unterbehörden Nachstehendes eröffnet:

Eine einfache ohne Intervention der politischen Localbehörde stattfindende Uebergabe von vorerwähnten Communicationen bietet insoferne einen Vortheil, als hiedurch sämmtliche Objecte successive nach Maßgabe des Baufortschrittes und mit Vermeidung zeitraubender und auch kostspieliger Erhebungen zur Uebernahme gelangen. Es unterliegt sonach der vorbesprochene Vorgang unter der Voraussetzung eines allseitigen Einvernehmens der Interessenten im Principe keinem Anstande. Die Intervention der politischen Localbehörde wird über Ansuchen der Interessenten sohin bloß in jenen Fällen stattzufinden haben, wo die Uebernahmsberechtigten die Uebernahme der neuhergestellten Communicationen auf Grund einer einfachen Anzeige verweigern.

Diese Intervention ist jedoch mit Rücksicht auf den Umstand, als es sich um Herstellungen handelt, welche in dem vom Handelsministerium genehmigten Begehungsprotokolle normirt sind, lediglich auf die Beurtheilung zu beschränken, inwiefern die Bahngesellschaft ihren durch das Begehungsprotokoll, beziehungsweise durch den Bauconsens begründeten Verpflichtungen entsprochen hat. — Hiebei wird unter Beobachtung des Grundsatzes, daß die Bahngesellschaft neue Communicationen nur in derselben Art und Weise auszuführen verpflichtet werden kann, als die früher bestandenen und durch neue ersetzten Communicationen thatsächlich ausgeführt waren, anzustreben sein, die erfahrungsgemäß in den meisten Fällen überspannten Ansprüche der Interessenten auf ein richtiges Maß zurückzuführen.

Sollte eine Einigung, worauf zunächst hinzuwirken ist, nicht zu Stande kommen, so ist das Ergebniß der Erhebungen im Wege der betreffenden politischen Landesstelle gutächtlich dem Handelsministerium zur Entscheidung, welch letztere im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern erfolgen wird, vorzulegen.

Schließlich wird mit Rücksicht auf die vorgeschriebene staatliche Collaudirung aller Bahnen bemerkt, daß die hiemit betrauten Organe der Generalinspection der österr. Eisenbahnen angewiesen sind, auch die in der Erledigung des Begehungsprotokolles in Aussicht genommenen Herstellungen von Communicationen der Collaudirung zu unterziehen und sich die Ueberzeugung zu verschaffen, ob diese Communicationen an die betreffenden Interessenten übergeben wurden, beziehungsweise wenn die Uebergabe noch nicht stattgefunden hätte, dieselbe durch die politische Localbehörde zu veranlassen. (HM. 26. Nov. 1875, Z. 12610, CB. 1875 : 136.)

Der Ersatz des Mehraufwandes, welchem die Erhaltung einer Gemeindestraße in Folge der aus Anlaß eines Eisenbahnbaues erfolgten Umlegung derselben erheischt, ist gegen die Eisenbahngesellschaft im Wege der politischen Behörden *geltend zu machen.* (VGH. 9. Mai 1877, Z. 607; *Röll Nr. 212.)*

(§. 10.) d) **Wenn die Eisenbahn über einen öffentlichen Weg, eine Brücke oder über einen Damm geführt wird, so hat die Eisenbahnunternehmung für eine der Sicherheit angemessene Einfriedung (Absperrung) nach der jedesmaligen Anordnung der Behörden Sorge zu tragen, und sich wegen Benützung des Weges, der Brücke oder des Dammes gehörig abzufinden; für eine ähnliche Einfriedung (Absperrung) ist auch in jedem Falle zu sorgen, wo ein öffentlicher Weg über die Eisenbahn geht, oder in dieselbe einästet, oder wo sonst, wie z. B. an den Stationsplätzen, aus öffentlicher Rücksicht nach der Weisung der competenten Behörden eine Absperrung der Bahn sich als nothwendig zeigt.**

Bei solchen Stationsplätzen, welche bloße Hilfswasserstationen ohne Personenaufnahme sind, in minder bevölkerten Gegenden liegen und wo durch obwaltende Ortsverhältnisse der Zutritt zur Bahn von selbst schwierig ist, soll die Anbringung von Stationseinfriedungen unterlassen werden, wenn dieselben nicht etwa wegen Lagerung einer größeren Menge von Betriebsmaterialien und zur Verhütung von Entwendungen unentbehrlich sein sollten. (HM. 6. März 1855, Z. 1739, HMBB. 23 ex 1855.)

Der Verwaltung werden die von dem Handelsministerium unterm 12. April 1866, Z. 10106—1092, erlassene Anordnung, daß alle nicht wenigstens 4 Klafter vom äußeren Schienenstrange entfernten Zugschranken sofort zu versetzen und, wo dieß nicht ausführbar sein sollte, mit der Hand schließbare Schranken aufzustellen sind, mit der Einladung bekannt gegeben, dafür Sorge zu tragen, daß, wenn es nicht ohnehin schon geschehen sein sollte, dieser Anordnung auf der dortigen Bahn genau entsprochen werde. (GJ. 23. Dec. 1869, Z. 4493, CB. 1870 : 2.)

Die Beschwerde gegen die seitens einer Eisenbahn erfolgte Einfriedung eines ihr gehörigen Weges zum Bahnhofe, — wodurch einem Dritten die bisherige Zufahrt zu seinem Grunde verschlossen wird, — ist im administrativen Wege auszutragen und bildet daher keinen Gegenstand einer Besitzstörungsklage. (OGH. 14. März 1871, Z. 2999 und 19. Nov. 1872, Z. 9179; Röll Nr. 97.)

Die Barrieren haben zunächst nur den Zweck, den Passanten und Fuhrwerken als Signal des Herannahens eines Zuges und daher als Zeichen zu dienen, daß der Uebergang über die Bahn für die Dauer des Schlusses untersagt ist. Dieselben brauchen daher keineswegs so stark construirt zu sein, um jedem gegen dieselben geführten Stoße Widerstand leisten zu können. (HM. 21. Jän. 1873, Z. 25440 ex 1872, CB. 1873 : 20.)

In der Folge wird bei Neuanlage von Niveaukreuzungen auch bei den mit Drehschranken gesperrten, gleichwie bei jenen mit Zugschranken versehenen, die Anlage einer 24 Fuß langen Horizontalen, wenn dieß in Folge der örtlichen Verhältnisse leicht und ohne namhaften Kostenaufwand geschehen kann, anzustreben sein. (HM. 31. März 1873, CB. 1873 : 44.)

Niveaukreuzungen dürfen künftig nur mit specieller Bewilligung des Handelsministeriums zur Ausführung gelangen, und wird hievon die Generalinspection behufs der Bedachtnahme bei der Verfassung und *Prüfung von Eisenbahnprojecten*, sowie bei Vornahme commissioneller *Tracerevisionen und Begehungen* in Kenntniß gesetzt. Demgemäß soll künftig

bei Ausführung von Eisenbahnbauten die Ueberbrückung, Unterfahrung oder Umlegung der bestehenden Straßenzüge in der Regel stattfinden, und die Anlage einer Niveaukreuzung nur dort in Frage kommen, wo die örtlichen Verhältnisse eine anderweitige Ueberschreitung der Straßen entweder gar nicht, oder nur mit ganz unverhältnißmäßigen Schwierigkeiten zulassen würden. (HM. 31. Aug. 1872, Z. 28993, CV. 1872: 73.)

Im Sinne der bestehenden Vorschriften bilden die Wagenaufstellungsplätze der Eisenbahnen einen integrirenden Bestandtheil des Bahnhofes und können demnach namentlich dort eingefriedet werden, wo der Zutritt zur Bahn durch örtliche Verhältnisse erleichtert wird, daß aber eine solche Anordnung geradezu wünschenswerth ist, weil der Straßen- von dem Bahnhofverkehre vollständig getrennt wird, wodurch Unglücksfälle möglichst vermieden werden. (GI. 7. März 1875, Z. 2655, CV. 1875 Nr. 37.)

Im Sinne des noch in Kraft bestehenden Ministerialerlasses vom 31. August 1849, Z. 1051, sind an Post- und Commercialstraßen Schutzschienen anzubringen, und sind dermalen an die Stelle der Commercialstraßen die Bezirksstraßen getreten. Bei schiefen Uebersetzungen erscheint das Anbringen von Schutzschienen höchst wünschenswerth, selbst wenn die bezüglichen Wege auch eine nur untergeordnete Bedeutung haben. (HM. 3. Febr. 1876, Z. 392, CV. 1876: 48.)

Da nach gemachten Wahrnehmungen auf den einzelnen Eisenbahnen Verschiedenheiten in der Textirung der Warnungstafeln bei den Wegübergängen bestehen, so finde ich zur Erzielung der in dieser Beziehung wünschenswerthen Gleichartigkeit auf Grund des von den österreichischen Eisenbahnverwaltungen über Beschluß der Directorenconferenz vom 16. Jänner 1879 abgegebenen Gutachtens Nachfolgendes anzuordnen:

Der Text der Warnungstafeln bei den Wegübergängen an den Haupt- und jenen Nebenbahnen, auf welchen der Secundärbetrieb nicht eingeführt ist, hat künftig in nachfolgender Weise zu lauten:

„Warnung."

„Das Oeffnen der Bahnschranken, das Betreten und Beschädigen der Bahnanlagen, die Störung der Telegraphenleitung, das Weiden des Viehes an der Bahn ohne Aufsicht, sowie die Widersetzlichkeit gegen das Bahnpersonale ist bei Strafe verboten."

Bei den Wegübergängen jener Eisenbahnlinien, deren Abschränkung in Folge Einführung des Secundärbetriebes aufgelassen wurde, hat der Text der Warnungstafeln lediglich „Achtung auf den Zug" zu lauten.

Bei jenen Wegübergängen an Bahnlinien mit Secundärbetrieb, bei welchen die Schranken aus besonderen Gründen beibehalten werden, hat der Text der Warnungstafeln in der für Hauptbahnen vorgeschriebenen Fassung zu lauten.

Der Text auf den Warnungstafeln ist außer in deutscher nach Bedarf auch in den betreffenden anderen Landessprachen zu geben, und sind diese Tafeln auf den Eisenbahnlinien ohne Unterschied an jeder Wegübersetzung und zwar auf beiden Seiten der Bahn aufzustellen.

Auf im Betriebe stehenden Eisenbahnen kann die Aenderung des Textes der Warnungstafeln successive anläßlich kommender Erneuerungen geschehen.

Die bei der gedachten Directorenconferenz weiters angeregte Aufstellung von Warnungstafeln auf Secundärbahnen mit der Inschrift: „Auf der Bahn darf nicht gegangen werden", wird dem Ermessen der einzelnen Bahnverwaltungen anheimgegeben und denselben auch überlassen, jene Punkte zu wählen, welche für die Aufstellung solcher Tafeln mit Rücksicht auf den angestrebten Zweck am geeignetsten erscheinen. (HM. 6. Febr. 1879, Z. 3385, CV. 1879: 20.)

(§. 10.) e) Die festgesetzten, von drei zu drei Jahren einer Revision zu unterziehenden Tarife für den Personen- und Sachentransport, und für die Nebengebühren sind dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern zur Genehmigung vorzulegen.

Bei der Festsetzung des Tarifes wird auf sämmtliche obwaltende Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn, auf die Tarife der Nachbarbahnen 2c. angemessene Rücksicht genommen.

Der Preistarif ist öffentlich kundzumachen, und es bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn fünfzehn Percent der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken.

f) Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, bei dem Betriebe der Eisenbahn sich vollkommen den bestehenden Vorschriften über den Eisenbahnbetrieb zu fügen.

Die Eisenbahnunternehmung ist daher insbesondere auch zur unentgeltlichen Beförderung der Postsendungen und der Postbediensteten nach Vorschrift des §. 68 der Eisenbahn-Betriebsordnung verpflichtet.

Wenn die Militärverwaltung zur Beförderung von Truppen oder Militäreffecten von den Eisenbahnen Gebrauch zu machen wünscht, sind die Unternehmer verpflichtet, derselben hiezu alle zum Transporte dienlichen Mittel gegen Vergütung nach denselben Tarifsätzen zur Verfügung zu stellen, welche für diese Beförderung in dem jeweiligen Tarife der Staatseisenbahnen festgesetzt sind.

g) Die Eisenbahnunternehmung hat sich mit dem angrenzenden Eisenbahnen (dieselben mögen zur Zeit der Concessionirung bereits errichtet sein oder erst in der Folge erbaut werden) in Betreff der Fahrordnung, der wechselseitigen Benützung der Bahn und der Betriebsmittel, und überhaupt bezüglich der Ordnung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse einzuverstehen.

Sollte ein gütliches Uebereinkommen nicht zu Stande kommen, oder die getroffene Verabredung den öffentlichen Interessen nicht entsprechen, so hat das Ministerium für *Handel, Gewerbe* und öffentlichen Bauten die erforder-*lichen Verfügungen* von Amtswegen zu treffen, welchen

Anordnungen sich sodann die Eisenbahnunternehmungen zu fügen haben.

h) Die Eisenbahnunternehmungen haben die Errichtung einer Staats-Telegraphenleitung längs der Eisenbahn auf ihrem Grunde und Boden, oder die Benützung ihrer allfälligen eigenen Telegrapheneinrichtungen unentgeltlich zu gestatten.

i) Die Eisenbahnunternehmungen sind ohne besondere Bewilligung der Staatsverwaltung nicht berechtiget, Anleihen mit Hinausgabe von Obligationen oder in Form von Actien-Emissionen oder Aufzahlungen auf die früheren Actien zu schließen.

Die vorstehenden Verpflichtungen der Eisenbahnunter-ehmungen sind insofern maßgebend, als in der dießfälligen onceſſionsurkunde nicht eine besondere Ausnahme festgesetzt ist. s bleibt nämlich dem Ermessen der Staatsverwaltung über-ssen, einer Eisenbahnunternehmung nach den obwaltenden esonderen Verhältnissen eine oder die andere Verbindlichkeit ı erleichtern oder anderseits in ganz besonderen Fällen, B. wenn von der Staatsverwaltung eine Zinsengarantie ir das Unternehmen übernommen wird ꝛc., bei Ertheilung er Concession die Erfüllung noch anderweitiger Verbindlich-iten zur Bedingung zu machen.

§. 11. Die ertheilte Eisenbahnconcession erlischt:

a) wenn der Zeitraum beendet ist, für welchen die Concession ertheilt wurde;

b) wenn der Termin nicht zugehalten wird, welcher für die Vollendung der Eisenbahn oder einzelner Bahnstrecken, sowie für die Eröffnung des Betriebes in der Concessionsurkunde ausdrücklich vorgeschrieben worden ist, vorausgesetzt, daß in dieser Beziehung nicht aus besonders rücksichtswürdigen Gründen, z. B. wegen Eintreten unabwendbarer und unvorhergesehener Ereignisse eine besondere Nachsicht von der Staatsverwaltung erwirkt worden ist.

Im Falle b) bleibt zwar das erworbene Eigenthum an rundstücken, Gebäuden ꝛc. (vorbehaltlich einer gesetzlichen Exropriation desselben) den Unternehmern, der Staatsverwalıng ist es jedoch unbenommen, einer anderen nachfolgenden Internehmung die Concession zu dem fraglichen Eisenbahnaue zu *ertheilen, oder denselben* auf Staatskosten zu vollhren.

Künftighin werden bei der Ertheilung von Concessionen für Privatbahnen Termine vorgeschrieben werden, binnen welchen der Bau und die Inbetriebsetzung der Bahn bei sonstigem Erlöschen der Concession im Sinne des §. 11 des Eisenbahnconcessiongesetzes vom 14. September 1854 zu erfolgen hat. Bei der Bestimmung dieser Termine wird auf alle einschlägigen Umstände, insbesondere auf die erforderlichen Herstellungen, das größere oder geringere öffentliche Interesse der projectirten Privatbahn, und endlich auch auf die durch den Bahnbau alterirten eventuell der Expropriation unterliegenden Rechte der Anrainer und sonstigen Interessenten Rücksicht genommen werden und zwar auf die letzteren in der Richtung, daß der Termin um so kürzer gestellt wird, je mehr derlei Rechte berührt werden. (HM. 4. Dec. 1875, Z. 31879, CB. 1876:1.)

§. 12. Wenn die Eisenbahnunternehmungen ungeachtet wiederholter Ermahnung die Anordnungen der vorgesetzten Behörden nicht befolgen oder wesentlichen Bestimmungen der Concessionsurkunde oder der Eisenbahnbetriebsordnung zuwider handeln sollten; so kann das Handelsministerium die Sequestration der concessionirten Eisenbahn auf Gefahr und Kosten der Betriebsunternehmung anordnen.

§. 13. Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung dieser Bestimmungen beziehen, sind von dem Rechtswege ausgeschlossen und gehören vor die administrativen Behörden.

Durch die anläßlich eines speciellen Falles ergangene A. h. Entschließung vom 26. Juni 1864 des Inhaltes, daß über die Ersatzansprüche an Eisenbahnunternehmungen wegen des Schadens, welcher durch den Eisenbahnbau an öffentlichem oder Privatgut verursacht wurde, die competenten Gerichtsbehörden zu entscheiden haben, ist an der Competenz der Administrativbehörden in Betreff der Verfügungen, welche unmittelbar und direct die Förderung des Baues in öffentlichem Interesse zum Gegenstande haben, nichts geändert worden, und gehört demnach das Gesuch der Eisenbahngesellschaft um Beseitigung der vom Expropriaten der Occupation der expropriirten Objecte entgegengesetzten Hindernisse, beziehungsweise um Delogirung desselben, vor die Administrativbehörde. (OGH. 21. April 1869, Z. 4595; Röll Nr. 51.)

Ansprüche gegen eine Eisenbahngesellschaft wegen Zuerkennung der Wegservitut auf den Bahnkörper, sowie wegen Herstellung und Erhaltung von Durchlässen im Eisenbahndamme betreffend, gehören vor die Administrativbehörden. (OGH. 30. Juni 1876, Z. 6246; Röll Nr. 188.)

2. Besondere Rechtsverhältnisse der die staatliche Zinsengarantie genießenden Eisenbahnen.

a. Gesetz vom 14. December 1877, RGB. Nr. 112.

§. 1. Die Regierung wird ermächtigt, den Unternehmungen von Eisenbahnen, welche die Garantie eines Reinerträgnisses von Seite des Staates genießen, Vorschüsse in Noten zur Bedeckung von Betriebskostenabgängen zu gewähren.

§. 2. Die Regierung ist berechtigt, den Betrieb garantirter Eisenbahnen, für welche sie einen solchen Vorschuß (§. 1) gewährt hat, selbst zu führen oder durch andere führen zu lassen.

Diese Berechtigung der Regierung erlischt, wenn die Unternehmung solche Vorschüsse durch drei auf einander folgende Jahre nicht mehr in Anspruch genommen hat.

§. 3. Rücksichtlich der Erfolglassung, Verzinsung und Rückzahlung der im §. 1 bezeichneten Vorschüsse haben die für die Garantievorschüsse der betreffenden Bahnen geltenden Bestimmungen sinngemäß mit der Modification Anwendung zu finden, daß zur Tilgung dieser Vorschüsse die das garantirte Reinerträgniß übersteigenden Betriebsüberschüsse zur Gänze mit dem Vorrange vor der Rückzahlung der Garantieschulden zu verwenden sind.

Insolange daher solche Vorschüsse aushaften, hat die Bestimmung, wonach nur die Hälfte des die garantirte Jahressumme überschreitenden Reinertrages zur Rückzahlung eines vom Staate geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung abzuführen ist, nicht Anwendung zu finden.

§. 4. Die Regierung ist berechtigt, den Betrieb garantirter Eisenbahnen, welche für die letzten fünf Jahre mehr ls die Hälfte des garantirten Reinerträgnisses jährlich in Inspruch genommen haben, selbst zu führen.

Diese Berechtigung der Regierung erlischt, wenn die Unrnehmung durch drei auf einander folgende Jahre nicht e Hälfte des garantirten Reinerträgnisses jährlich in Anspruch nommen hat.

§. 5. Bei Ausübung der nach §§. 2 und 4 der Rerung eingeräumten Berechtigung kommen unbeschadet der a im Vereinbarungswege zu treffenden anderweitigen setzungen folgende Grundsätze zur Anwendung:

durch die Uebernahme des Betriebes von Seite der Regierung werden die sonstigen Rechte und Pflichten der betreffenden Actiengesellschaft nicht berührt.

Derselben verbleibt insbesondere die Verfügung über diejenigen Beträge, welche sich nach Maßgabe der ihr nitzutheilenden Betriebsrechnung und der staatlichen Garantieleistung als Ueberschuß, beziehungsweise Reinträgniß ergeben;

b) für Auslagen, welche den Capitalconto der Bahn dauernd zu belasten haben, bleibt die Zustimmung der statutenmäßigen Vertretung der Gesellschaft vorbehalten. Durch diesen Vorbehalt wird jedoch die vom Staate eingesetzte Betriebsverwaltung nicht gehindert, jene Maßnahmen unverweilt zu treffen, welche nach dem Erkenntnisse des Handelsministers zur Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs dringend nothwendig sind.

§. 6. Die Regierung wird ermächtigt, bei vorläufigen Vereinbarungen über den Ankauf garantirter Eisenbahnen die Uebernahme der gesammten Prioritätsschulden und die Zahlung des restlichen Kaufschillings in Eisenbahn-Schuldverschreibungen zuzusichern.

Die durch solche Verhandlungen veranlaßten Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden genießen die Gebühren- und Stämpelfreiheit.

Ueber den Betrag des Kaufschillings, Zinsfuß, Rückzahlbarkeit und Pfandrecht dieser Schuldverschreibungen wird das Gesetz bestimmen.

§. 7. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind der Handelsminister und der Finanzminister beauftragt.

Die auf der staatlichen Reinertragsgarantie beruhenden Ansprüche einer Eisenbahngesellschaft gegen die Staatsverwaltung, insbesonders der Anspruch auf Deckung der „Betriebsdeficite", sind öffentlich-rechtlicher Natur und können auf dem ordentlichen Rechtswege nicht ausgetragen werden. (OGH. 18. Sept. 1877, Z. 8812; Röll Nr. 222.)

3. Concessionirung von Localbahnen.

Gesetz vom 17. Juni 1887, RGB. Nr. 81,

womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, bei Concessionirung neuer Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. Nov. 1851, RGB.

r. 1 ex 1852, und den einschlägigen Nachtragsbestimmun-
n angeordneten Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvor-
riften insoweit Umgang zu nehmen, als dieß mit Rücksicht
f die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, ins-
sondere die festgesetzte ermäßigte Fahrgeschwindigkeit nach
m Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint und
s hiedurch das den autonomen Körperschaften nach den
stehenden Gesetzen zustehende Recht, im eigenen Wirkungs-
ise aus Sicherheitsrücksichten Vorschriften zu erlassen, nicht
einträchtigt wird.

Gleichartige Erleichterungen können nach dem Ermessen
s Handelsministeriums auch für jene schon bestehenden
senbahnstrecken zugestanden werden, auf welchen der Se-
ndärbetrieb mit ermäßigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt
rd.

Art. II. Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, die
ternehmungen von Localbahnen von den im §. 68 der
senbahnbetriebsordnung, bezw. im §. 10 lit. f des Eisen-
hn-Concessionsgesetzes vom 14. Sept. 1854, RGB. Nr.
8, ausgesprochenen Verpflichtungen in Betreff der Beför-
rung der Post, sowie von den zufolge des §. 89 der Eisen-
hnbetriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug
f den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsämtlichen
berwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug
f die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amts-
calitäten zu entheben.

Art. III. Die Regierung wird ermächtigt, bei Fest-
zung der Tarife für Localbahnen Ausnahmen von den
stimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, RGB. Nr.
, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförde-
ng auf den Eisenbahnen, sowie von den sonstigen gesetz-
hen Vorschriften über das Tarifwesen zu gewähren.

Art. IV. Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben
d sonstige Urkunden, durch welche bedingungsweise für den
ll des Zustandekommens einer projectirten Localbahn zu
nsten derselben die Abtretung von Grund und Boden,
Einräumung dinglicher Rechte, die Beistellung von Bau-
er Betriebsmaterialien, die Leistung von Barzahlungen mit
er ohne Uebernahme von Actien oder sonstige, wie immer
rtete Beitragsleistungen zugesichert, die Bedingungen für
Benützung öffentlicher Straßen festgestellt oder Garantie-
pflichtungen übernommen, oder endlich Vereinbarungen

zum Zwecke der Sicherstellung der Capitalsbeschaffung, des Baues oder des Betriebes der Localbahn getroffen werden, mit Ausschluß der im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen, genießen die Gebühren- und Stämpelfreiheit.

Art. V. Im Falle der Concessionsertheilung für Localbahnen können seitens der Regierung die nachstehenden Begünstigungen gewährt werden:

a) die Befreiung von den Stämpeln und Gebühren für alle von der Localbahnunternehmung abzuschließenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:

1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes.

2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;

b) die Befreiung von den Stämpeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmäßige Ausrüstung der concessionirten Localbahn bestimmten Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluß der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritätsobligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluß des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) *die Befreiung* von den für die Ertheilung der Concession *und für die* Ausfertigung der Concessionsurkunde zu ent*richtenden* Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstämpelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von höchstens dreißig Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet;

e) die Umwandlung der in T. P. 47 e des Gesetzes vom 13. Dec. 1862, RGB. Nr. 89, festgesetzten Stämpelgebühr von den Personenfahrkarten in eine Procentualgebühr, welche mit drei Procent des Fahrpreises sammt Agiozuschlag zu bemessen, durch die Bahnunternehmung von den Reisenden einzuheben und monatlich nachhinein an die Gefällscassen abzuführen ist.

Die sub e angeführte Begünstigung kann auch schon bestehenden Localbahnen eingeräumt werden.

Art. VI. Die Regierung wird ermächtigt, in Ansehung jener bereits bestehenden oder erst künftig zu erbauenden Localbahnen, welche in vom Staate für seine eigene Rechnung betriebene Hauptbahnen einmünden, von der Aufrechnung einer Vergütung oder Beitragsleistung der Localbahnunternehmung für die Mitbenützung bestehender Anlagen der Hauptbahn und für den in den Anschlußbahnhöfen durch Staatsbahnorgane besorgten Stationsdienst abzusehen.

Den Verwaltungen vom Staate garantirter Eisenbahnen kann die Gewährung gleichartiger Erleichterungen zu Gunsten der an dieselben anschließenden Localbahnen gestattet werden.

Art. VII. Inwieferne für einzelne Localbahnen, deren Nothwendigkeit oder Nützlichkeit außer Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, daß die Interessenten außer Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, von Seite der Staatsverwaltung etwa nebst oder statt der in den Artikeln V und VI vorgesehenen andere finanzielle Unterstützungen, welche nicht im administrativen Wirkungskreise gelegen sind, wie insbesondere die Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln, eine Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung, die Uebernahme der Betriebsführung auf Rechnung des Staates gegen Zusicherung einer festen Pachtrente 2c. zugestanden werden können, wird in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

Dabei hat *als Grundsatz zu gelten*, daß der Gewährung *derartiger finanzieller Unterstützungen* von Seite des Staates

eine den individuellen Verhältnissen entsprechende Betheiligung des Landes, der Gemeinden und sonstigen Interessenten an dem Localbahnunternehmen vorauszugehen hat. Diese Betheiligung kann erfolgen: durch unentgeltliche Abtretung von Grund und Boden an die Localbahnunternehmung, beziehungsweise durch Uebernahme der von derselben für die Grunderwerbung aufzuwendenden Kosten, durch unentgeltliche Lieferung von Baumaterialien, Betheiligung an der Capitalsbeschaffung, Zusicherung einer Erträgniß- oder Zinsengarantie rc.

Art. VIII. Den Unternehmungen normalspuriger Localbahnen, für welche die im Artikel V, lit. a bis inclusive d oder im Artikel VII angeführten finanziellen Begünstigungen eingeräumt worden sind, ist — unbeschadet des bei der Concessionsertheilung der Staatsverwaltung vorzubehaltenden Rechtes, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung unter den in der Concession festzustellenden Bedingungen jederzeit einzulösen — die Verpflichtung aufzuerlegen, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Localbahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, daß die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Localbahn gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

Die Modalitäten der Berechnung der zu entrichtenden Entschädigung, welche nach Verhältnis des Antheiles der mitbenützenden Staatseisenbahnverwaltung an der im Gegenstandsjahre auf der mitbenützenden Bahnstrecke bewirkten gesammten Transportsleistung zu bemessen ist und in einer für die Dauer der Mitbenützung alljährlich an die Unternehmung der mitbenützten Localbahn zu leistenden Zahlung zu bestehen hat, sind in der Concessionsurkunde festzusetzen.

Die Mitbenützung hat nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmäßige Betrieb der mitbenützten Localbahn nicht gestört wird.

Sofern der Uebergang fremder Fahrbetriebsmittel auf die Localbahn mit den denselben gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem nach dem Erachten der Aufsichtsbehörde nicht vereinbart sein sollte, sind die hiedurch erwachsenden Mehrkosten der Localbahnunternehmung zu vergüten.

Art. IX. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen, welche nur auf österreichische Währung lauten dürfen, ist insolange und insoweit ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben nach den von der Regierung zu prüfenden Ausweisen als dauernd gesichert erscheint.

Bahnunternehmungen, bei welchen aus Mangel der gesetzlichen Voraussetzungen die bücherliche Einlage im Sinne des Gesetzes vom 19. Mai 1874, RGB. Nr. 70, nicht zulässig erscheint, sind von der Ausgabe der Prioritätsobligationen ausgeschlossen.

Art. X. Die Benützung von Reichsstraßen zur Anlage von Localbahnen wird gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Straßenverkehres gefährdet erscheint.

Zulässigkeit und Bedingungen der Straßenbenützung sind durch die Straßenverwaltung im Einvernehmen mit den Eisenbahnaufsichtsbehörden festzustellen.

Unbeschadet der aus dem Bestande des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeiten ist für die Straßenbenützung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten.

Die Kosten der ordnungsmäßigen Erhaltung des benützten Straßentheiles, sowie etwaige, durch die fragliche Benützung veranlaßte Mehrkosten der Straßenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer durch den Bahnbetrieb herbeigeführten Störung oder Gefährdung des Straßenverkehrs erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahnunternehmung.

Andere öffentliche Straßen können nur mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Straße seitens der Localbahnunternehmung nach den bestehenden Gesetzen berufen sind, zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden.

Art. XI. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit und erlischt mit 31. December 1890.

Art. XII. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes werden Mein Handelsminister, Mein Minister des Innern und Mein Finanzminister beauftragt.

Die k. k. . . . . wird beauftragt, bei der Begutachtung neuer Localbahnprojecte, insbesondere solcher, welche sich nicht als Zweig- oder Flügelbahnen, sondern vielmehr als Verbindungsbahnen bestehender Hauptlinien darstellen, die bisher *in der Regel* erst in späteren Verhandlungsstadien, *insbesondere bei der Tracenrevision* erörterte Frage der eventuellen *Concurrenzirung bestehender* Eisenbahnlinien, erforderlichen Falles nach

der Einvernehmung der betheiligten Bahnverwaltungen, unter Beachtung der vorstehend angedeuteten principiellen Gesichtspunkte in eingehende Erwägung zu ziehen, und nur solche Localbahnprojecte zu befürworten, welche in der bezeichneten Hinsicht zu begründeten Bedenken nicht Anlaß geben. (HM. 3. Febr. 1881, Z. 3580, CB. 1881 : 20.)

4. Bergwerksbahnen.

a. Ministerialverordnung v. 1. Nov. 1859, RGB. Nr. 200.

Die Ministerien des Innern, der Justiz und der Finanzen finden über die Behandlung der zum Bergbaubetriebe nothwendigen Privateisenbahnen nachstehendes zu verordnen:

§. 1. Das Expropriationsrecht für zum Bergbaubetriebe nothwendige Privateisenbahnen ist in den §§. 98 und 131 des allgemeinen Berggesetzes vom 23. Mai 1854, RGB. Nr. 146, begründet und bedarf daher nicht erst einer besonderen Concession im Sinne des Eisenbahngesetzes vom 14. Sept. 1854, RGB. Nr. 238.

§. 2. Die Ertheilung der nach §. 133 des allgemeinen Berggesetzes einzuholenden, und nach §. 1 des Eisenbahngesetzes erforderlichen Baubewilligung für die zum Bergbaubetriebe nothwendigen Privateisenbahnen steht in der Regel der politischen Landesstelle auf Grundlage des Gutachtens von Eisenbahn- und Bergbausachverständigen zu, wobei zugleich die Expropriationsfrage nach Maßgabe der §§. 101 bis 103 des allgemeinen Berggesetzes zu entscheiden, und hienach in Gemäßheit des §. 1 des Eisenbahngesetzes vom 14. September 1854 vorzugehen ist.

§. 3. In dem Falle jedoch, wo die zu erbauende Bergwerkseisenbahn in eine andere, für den öffentlichen Verkehr bereits bestehende Eisenbahn einmünden soll, bleibt diese Baubewilligung dem Finanzministerium im Einvernehmen mit den anderen dabei betheiligten Centralstellen vorbehalten.

Zur Ertheilung des Bauconsenses für Schleppbahnen, welche bloß mittelbar in für den öffentlichen Verkehr bestehende Eisenbahnen einmünden, ist das Handelsministerium nach §. 3 der Ministerialverordnung vom 1. Nov. 1859, RGB. Nr. 200, competent. (HM. 23. Nov. 1873, Z. 38875, CB. 1874:17.)

Im Sinne der Ministerialverordnung vom 1. Nov. 1859, RGB. Nr. 200, steht die Ertheilung des Bauconsenses für Bergwerksbahnen den *politischen Landesstellen* nur in jenen Fällen zu, in welchen weder eine *directe, noch eine indirecte* Einmündung in die Geleise einer *öffentlichen Bahn eintritt*, noch der Rayon der letzteren auf irgend eine Weise

durch die Schleppbahnanlage berührt wird. Es ist daher, wie in letzterer Beziehung ausdrücklich bemerkt werden soll, dort, wo eine Bergwerksbahn auf einer im Rayon einer öffentlichen Bahn befindlichen Laderampe endet, die politische Landesstelle zur Ertheilung des Bauconsenses nicht competent, während sie es allerdings sein würde, wenn die Bergwerksbahn auf Laderampen bestehender Schleppbahnen endet. (HM. 21. Jän. 1875, Z. 40329 ex 1874, EB. 1875 : 13.)

. Bestimmungen über das Zusammentreffen des Eisenbahn- und Bergbaubetriebes.

Ministerialverordnung vom 2. Jänner 1859, RGB. Nr. 25.

Um den Gefahren für die Sicherheit des Lebens und ꞏs Eigenthumes zu begegnen, welche sich aus dem Bergbau- ꞏetriebe in der Nähe von Eisenbahnen ergeben können, ins- ꞏsondere um den Bergbaubetrieb sowie den Eisenbahnbetrieb ꞏ einer Weise zu regeln, wodurch gegenseitige Störungen ꞏrmieden und Collisionen zwischen Bergbau- und Eisenbahn- ꞏnternehmungen verhütet und beseitigt werden, wird auf ꞏrund des allgemeinen Berggesetzes vom 23. Mai 1854, ꞏGB. Nr. 146, und des Eisenbahngesetzes vom 14. Sept. 1854, ꞏGB. Nr. 238, nachstehendes verordnet:

Die Ministerialverordnung vom 2. Jän. 1859, RGB. Nr. 25, findet nicht nur auf solche Bahnen, welche dem öffentlichen Personen- und Gütertransporte dienen, sondern auch auf Privatbahnen Anwendung. (Ackerb. Min. 18. Dec. 1875, Z. 12239, E. B. 1876 : 9.)

§. 1. Schürfungen und oberirdische Bergbaue (Einbaue), ꞏwie die davon herrührenden Halden müssen von Eisenbahnen ꞏnd deren Zugehöre in solcher Entfernung gehalten werden, ꞏß Haldenstürze den Eisenbahnbetrieb in keiner Weise stören ꞏer hindern, Schächte, Stollen und andere oberirdische Berg- ꞏue aber mindestens achtunddreißig Meter von Gebäuden, ꞏunundzwanzig Meter von Stationsplätzen, sechs Meter vom ꞏohlenende des Dammkörpers und zwölf Meter von den ꞏrundmauerwerken der Viaducte und Brücken der Eisenbahnen ꞏtfernt bleiben.

Gleiche Entfernungen sind auch bei der Anlage von ꞏisenbahnen in der Nähe schon bestehender Schächte, Stollen ꞏer anderer oberirdischer Bergbaue und deren Halden zu ꞏobachten.*)

§. 2. Unterirdische Bergbaue dürfen nur in solcher ꞏähe von Eisenbahnen geführt werden, daß dadurch weder

---

*) *Die Bestimmung des Metermaßes* erfolgte durch Min. Vdg. vom *Febr. 1877, RGB. Nr. 17.*

die Sicherheit des Eisenbahnverkehres noch jene des Bergbaubetriebes eine Beeinträchtigung oder Gefahr erleidet. Die dabei einzuhaltende Entfernung haben, mit Rücksicht auf die verschiedenen örtlichen Verhältnisse, die Berghauptmannschaften im Einvernehmen mit den Kreisbehörden (Comitatsbehörden oder Delegationen) von Fall zu Fall festzusetzen.

§. 3. In paralleler Richtung unterhalb einer Eisenbahn soll die Führung von Stollen und Strecken nicht stattfinden. Wenn jedoch solche Bergbaue in anderen Richtungen unter Eisenbahnen geführt werden, müssen sie den zur Sicherheit sowohl des Bergbaues als der Eisenbahn erforderlichen festen Ausbau mittelst gewölbter Mauerung erhalten (§§. 170 und 171 des allg. Bergges.).

§. 4. Wird die Verleihung eines Grubenfeldes angesucht, welches sich über eine genehmigte oder bereits ausgeführte Eisenbahn erstrecken soll, so hat die Berghauptmannschaft zu der nach §. 54 des allgemeinen Berggesetzes vorzunehmenden Freifahrung nebst den sonstigen Interessenten insbesondere auch den bevollmächtigten Vertreter der Besitzer oder Unternehmer der Eisenbahn vorzuladen und im Einvernehmen mit der Kreisbehörde (Comitatsbehörde oder Delegation) einen landesfürstlichen Baubeamten beizuziehen, um mit dessen Beirathe sorgfältig zu erheben, ob und unter welchen Bedingungen mit Rücksicht auf die projectirte oder schon bestehende Eisenbahn die angesuchte Bergwerksverleihung ertheilt werden könne. Die Entscheidung hierüber steht der Oberbergbehörde, falls dieselbe nicht zugleich politische Landesstelle ist, im Einverständniß mit letzterer und über Berufungen dagegen dem Finanzministerium im Einverständnisse mit den Ministerien des Innern, dann für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zu (§. 18 des allg. Bergges.).

§. 5. Die Bedingungen, unter welchen die Grubenfeldverleihung mit Rücksicht auf eine Eisenbahn als zulässig erkannt wurde, sind nach erlangter Rechtskraft in die nach §. 63 des allgemeinen Berggesetzes auszufertigende Verleihungsurkunde aufzunehmen und steht dem Bergbauunternehmer wegen etwaiger Beschränkung des Bergbaues kein Anspruch auf Entschädigung gegen die Eisenbahnunternehmung zu.

§. 6. Soll eine projectirte Eisenbahn über bereits *verliehene Grubenfelder* oder schon bestehende Bergbaue angelegt *werden, so ist* der nach §. 6 des Eisenbahngesetzes vom

14. Sept. 1854 abzuhaltenden Localcommission nebst dem Bergbauberechtigten auch ein Abgeordneter der Berghauptmannschaft beizuziehen und auf Grund der vorgelegten Erhebungen von der politischen Landesstelle, falls sie nicht zugleich Oberbergbehörde ist, im Einverständnisse mit der letzteren unter Freilassung des Recurses an das Ministerium des Innern zu entscheiden, ob und unter welchen Bedingungen der Fortbetrieb des Bergbaues unterhalb der Eisenbahn stattfinden dürfe. Die dagegen eingebrachten Recurse wird das Ministerium des Innern im Einverständnisse mit dem Ministerium der Finanzen, dann für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten erledigen.

§. 7. Muß sich in Folge der gemäß §. 6 gefällten rechtskräftig gewordenen Entscheidung der Bergbauunternehmer eine Beschränkung seines Betriebes zu Gunsten der Eisenbahn gefallen lassen, so hat ihm der Eisenbahnunternehmer angemessene Entschädigung dafür zu leisten und ist die Bewilligung zum Baue der Eisenbahn unter dieser Bedingung zu ertheilen.

§. 8. Entstehen zwischen bereits bestehenden Bergbauen und zwischen schon angelegten Eisenbahnen Collisionen, so muß der Bergbaubesitzer diejenigen Sicherheitsvorkehrungen in seinem Bergbaue treffen, oder sich diejenigen Beschränkungen desselben gefallen lassen, welche die ungestörte Erhaltung und Benützung einer in öffentlicher und volkswirthschaftlicher Hinsicht wichtigen Eisenbahn nach dem von der politischen Landesstelle, falls sie nicht zugleich Oberbergbehörde ist, im Einverständnisse mit letzterer geschöpften Erkenntnisse unumgänglich erheischt. Die commissionale Erhebung der einschlägigen Verhältnisse hat von der Kreisbehörde (Comitatsbehörde oder Delegation) im Einvernehmen mit der Berghauptmannschaft auszugehen und sind derselben, nebst den beiderseitigen Interessenten, ein Abgeordneter der Berghauptmannschaft und ein landesfürstlicher Baubeamter beizuziehen.

Ob und welche Entschädigung in diesem Falle dem Bergbauberechtigten gegen die Eisenbahnunternehmung zusteht, haben im Falle eines Streites die Gerichte nach Maßgabe der bestehenden Gesetze zu entscheiden.

§. 9. Die Berghauptmannschaften sind verpflichtet, Bergbaue, welche in der Nähe oder unterhalb der Eisenbahnen geführt werden, *mit besonderer* Sorgfalt zu überwachen und *mindestens jährlich einmal, nach* Erforderniß auch öfter, unter-

suchen zu lassen, um sich von dem gehörigen Zustande derselben die Ueberzeugung zu verschaffen.

Die dabei vorgefundenen Ordnungswidrigkeiten sind, insoferne sich dieselben nicht zur strafgerichtlichen Behandlung eignen (§. 172 des allg. Bergges.), nach Maßgabe des §. 240 desselben zu ahnden.

5. Pferdeeisenbahnen — Tramways.

Für die Anlegung von Hipposidirbahnen wird ein eigenes Concessionsgesetz vorerst nicht zu erlassen befunden, der Handelsminister jedoch ermächtigt, vorkommenden Falles solche Unternehmungen versuchsweise zu gestatten, wobei sich übrigens gegenwärtig zu halten ist:

a) daß jedes Privatrecht und jeder Privatrechtsanspruch vollkommen unbeschädigt zu bleiben haben, somit auch eine zwangsweise Expropriation nicht stattfinden solle;*)

b) daß auf alle Rücksichten des unbeirrten öffentlichen Verkehrs, sowie der Sicherheit überhaupt der vollkommenste Bedacht zu nehmen sei, und daher zu einem solchen Versuche auch kein ausschließendes Recht ertheilt werden dürfe;

c) daß keinerlei Entschädigungs- oder Garantieanspruch an das Staatsärar zu bewilligen sei, und daß die aus der Anlage von Hipposidirbahnen zwischen deren Unternehmern und Privaten entstehenden Entschädigungsansprüche gänzlich nach den Civilgesetzen zu behandeln seien; endlich

d) daß ohne äußerste, jedesmal gründlich nachzuweisende Nothwendigkeit keine Zollbegünstigung, ja nicht einmal die Gestattung zur Verwendung ausländischen Materiales Allerhöchsten Ortes beantragt werden dürfe. (A. h. Entschl. vom 25. Februar 1859, Z. 598 HM.).

Zur Errichtung von Straßen-Pferdeeisenbahnen (Hipposidirbahnen, auch Pferdeeisenbahnen amerikanischen Systems oder Tramways), d. i. solcher Schienenwege, deren Schienen nicht derart über das Straßenniveau hervorragen, daß sie den Verkehr anderer Fuhrwerke stören würden, ist die Ertheilung einer Bewilligung zu den technischen Vorarbeiten in der Weise, wie sie bei der beabsichtigten Anlage einer Locomotiveisenbahn nach den §§. 1—4 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. Sept. 1854, RGB. Nr. 238, durch das Handelsministerium erfolgt, nach dem gegenwärtigen Stande der Gesetzgebung nicht erforderlich.

Denn die Errichtung von solchen Pferdebahnen auf bereits bestehenden Straßen findet nicht durch eine Allerhöchste Concession im Sinne des Concessionsgesetzes statt, sondern sie erfolgt auf Grund der Allerhöchsten Entschließung vom 25. Febr. 1859 durch das Handelsministerium nach vorausgegangener eingehender Prüfung der einschlägigen Localverhältnisse von Seite der Landesbehörde.

Die wirkliche Ausführung einer Pferdeeisenbahn muß dem Einverständnisse der Unternehmer mit den Eigenthümern der betreffenden Straßen anheimgestellt bleiben, und muß im Wege dieses Uebereinkommens auch die Feststellung der durch die besonderen localen Rücksichten gebotenen Modalitäten erfolgen. (HM. 8. Juli 1868, Z. 8858.)

---

*) *Siehe dagegen* die §§. 1 und 47 des Ges. vom 18. Februar 1878, *RGB. Nr. 30.*

Zweiter Abschnitt.

Bau der Eisenbahnen.

A. Allgemeine Vorschriften.

. Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, RGB. Nr. 19,

etreffend die Verfassung der auf Eisenbahnen bezüglichen Projecte und die damit zusammenhängenden Amtshandlungen.

Im Hinblick auf die Anordnungen des Gesetzes vom 8. Februar 1878, RGB. Nr. 30, betreffend die Enteignung um Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisen- ahnen, werden in Abänderung der Verordnung vom 4. Fe- ruar 1871, RGB. Nr. 8, für Locomotiveisenbahnen die nach- ehenden Bestimmungen getroffen:

I. Oeffentliche Bahnen.

A. Vorprojecte.

§. 1. Die Bewilligung zur Vornahme technischer Vor- rbeiten für Eisenbahnen wird auf höchstens sechs Monate rtheilt und dieser Termin nur unter der Bedingung ver- ingert, daß noch vor Ablauf desselben folgende Behelfe dem andelsministerium vorgelegt und von diesem als befriedigend rkannt werden, nämlich:

1. Eine Generalkarte des militär-geographischen Institutes n Maßstabe von 1 : 75.000, 1 : 144.000 oder 1 : 288.000 tets je nach den Ländern die neueste Auflage) mit Angabe er ungefähren Richtung der angestrebten neuen Bahn und er genauen Richtung der dieselbe umschließenden, im Betriebe der im Baue befindlichen Linien.

2. Eine Skizze des Längenprofils, in demselben Längen- aßstabe *wie die Karte und* dem 50fachen Höhenmaßstabe *it Angabe der Meereshöhe* der überschrittenen Wasserscheiden

und der dazwischenliegenden Thalgründe, sowie der beabsichtigten Steigungen und Gefälle.

3. Eine Schätzung der muthmaßlichen Baukosten, Roh- und Reineinnahmen und der danach zu erwartenden Verzinsung des Anlagecapitals.

4. Ein Erläuterungsbericht über die von der projectirten Bahn erhofften volkswirthschaftlichen oder sonst im öffentlichen Interesse erwarteten Vortheile, dann über die bereits gewonnenen und die noch zu hoffenden bautechnischen Resultate, die möglichen Varianten, die beabsichtigte Einrichtung des Betriebes, Benützung von Anschlußbahnhöfen u. s. w.

§. 2. Die behufs Erwirkung der Concession auf Grund des §. 5 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes (Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854, RGB. Nr. 238, von den Bittwerbern vorzulegenden Projectsstücke, falls letztere nicht von Staatswegen verfaßt wurden, sind:

1. eine Generalkarte wie im §. 1 aber mit genauer Angabe der beabsichtigten Linie;

2. eine topographische Detailkarte (neueste Auflage) im Maßstabe von 1 : 25.000 oder 1 : 28.000, mit Angabe jener Strecken, welche über verliehene Grubenmaße oder im Abbau begriffene Bergwerke führen;

3. ein Generallängenprofil im Maßstabe von 1 : 100.000 für die Längen und 1 : 2000 für die Höhen;

4. ein Speciallängenprofil im Maßstabe von 1 : 10.000 für die Längen und 1 : 1000 für die Höhen;

5. eine Sammlung von Querprofilen (etwa 1 oder 2 auf das Kilometer) im Maßstabe von 1 : 200 auf diejenigen Punkte der Bahn bezüglich, wo die Berglehnen sehr abschüssig sind, wo Fluß- oder Straßenverlegungen vorkommen, oder wo überhaupt die Führung der Bahn auf besondere Schwierigkeiten stößt;

6. ein summarischer, möglichst auf Erfahrungsresultate gestützter und sowohl für die ganze Bahn, als auf das Durchschnittskilometer berechneter Kostenvoranschlag mit folgenden Rubriken:

a) Vorarbeiten und Bauaufsicht;
b) Grundeinlösung und sonstige Grundentschädigungen sammt *feuersicheren* Herstellungen;
c) *Erdarbeiten* (aller Art);

d) Nebenarbeiten (Sicherung der Böschungen durch Bepflanzung, Drainirung, Pflasterung, Steinwürfe, Stütz- oder Wandmauern, Beschotterung der Wege u. s. w.);
e) kleine Kunstbauten unter 20 Meter lichter Oeffnung;
f) große Kunstbauten, Viaducte und Tunnel (meist auf die Kurrentlängeneinheit zu veranschlagen);
g) Beschotterung der Geleise (incl. Oberbaulegen);
h) Oberbau (incl. Drehscheiben, Brückenwagen, Ladekrähne, Signale);
i) Hochbau (incl. der mechanischen Einrichtung der Wasserstationen und Werkstätten);
k) Verschiedenes (Einfriedung, Zeiger, Telegraph, Mobilien, Werkstättenausrüstung, Vorräthe, Betriebsvorauslagen, u. s. w.);
l) Fahrpark;

7. ein technischer Bericht zur Begründung und Erläuterung der ganzen Vorlage, insbesondere der gewählten Uebergangspunkte über die Wasserscheiden, der geologischen Bodenbeschaffenheit, der angenommenen Steigungen und Minimalcurven, der zu Grunde gelegten Normalien, der unvermeidlichen großen Kunstbauten, der Zahl und Lage der Bahnhöfe und Stationen u. s. w.

Die Entfernung der Stationen, die Richtungs- und Steigungsverhältnisse der Bahn, die Zahl und Dimensionen der Kunstbauten sind überdieß in tabellarischen Beilagen zu beziffern.

Die Varianten, falls noch welche in Frage stehen, die nicht bei der ersten Vorlage (§. 1) erledigt wurden, sind in Parallele zu bringen und ihre betreffenden Vorzüge und Nachtheile hervorzuheben.

Die Regierung behält sich vor, nöthigenfalls im kurzen Wege auch von dem Situationsplane Einsicht zu nehmen, aus dem das Speciallängenprofil Nr. 4 abgeleitet worden.

§. 3. Findet das Handelsministerium das vorgelegte Project entsprechend, so wird dasselbe der Tracenrevision unterzogen.

Zu diesem Behufe hat der Concessionswerber den betheiligten politischen Landesbehörden Copien von den im §. 2 erwähnten Projectstücken 1, 3 und 7 in der von jeder Landesbehörde zu bezeichnenden Anzahl vorzulegen.

Diese Copien werden im Sitze der betheiligten politischen Behörden *erster Instanz acht* Tage lang zu jedermanns Ein*sicht aufgelegt.*

Die Gemeinden sind von dem Auflegen der Pläne angemessen zu verständigen, und die Vorstehungen derselben verpflichtet, die Verlautbarung hinsichtlich des Ortes und der Zeit für die Einsichtnahme zu veranlassen.

Allfällige Bemerkungen darüber werden in eigens dazu aufgelegten Vernehmungsbögen entgegengenommen, oder denselben beigelegt und nach Ablauf der Frist von der politischen Behörde erster Instanz mit ihrem Gutachten der Landesbehörde übersendet.

Hierauf tritt unter der Leitung der politischen Landesbehörde und — soferne nicht vom Handelsministerium eine andere Verfügung getroffen wird — an deren Sitz eine von Fall zu Fall von dem Handelsminister aus Vertretern der Landesbehörde, der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, des Reichs-Kriegsministeriums, der Handelskammern, des Landesausschusses und nach Umständen der Bergbehörde und sonstiger Behörden und Körperschaften zu berufende Commission zusammen, welche die besondere Aufgabe hat, die auf die neue Bahn und die Lage der Stationen bezüglichen, administrativen, commerziellen und ökonomischen Rücksichten, wie auch die Interessen und etwaigen erworbenen Rechte bestehender Transportanstalten zu prüfen und zu erörtern, sich über die Zulässigkeit der projectirten Bahn überhaupt auszusprechen, die zwischen den vorliegenden Varianten zu treffende Wahl zu befürworten, oder anderweitige Abänderungen in der Bahnrichtung in Vorschlag zu bringen.

Dem Ermessen des Reichs-Kriegsministerium, sowie der politischen Landesbehörde und der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen bleibt es anheimgestellt, vor Zusammentritt der Commission Vertreter zur Besichtigung der Trace an Ort und Stelle zu entsenden.

Als Material der Berathung dienen der Commission die eingelaufenen Vernehmungsbögen, die allfälligen Anträge ihrer Mitglieder, sowie die ihr überwiesenen oder direct bei ihr einlaufenden Petitionen.

Der Concessionswerber oder ein Vertreter desselben ist den Sitzungen mit berathender Stimme beizuziehen.

Die Commission hat das Recht, auch andere Personen zu vernehmen.

§. 4. Auf Grund des dem Handelsministerium vorzulegenden Commissionsprotokolles und der sonstigen Ergebnisse der Tracenrevision entscheidet die Regierung über die

Zulässigkeit und Bauwürdigkeit und die zu befolgende allgemeine Richtung der Bahn, sowie — vorbehaltlich der seinerzeitigen definitiven Entscheidung nach Maßgabe des Eisenbahn-Concessionsgesetzes — über die Bedingungen, unter denen die Concession erworben werden kann.

§. 5. Auf Staatskosten zu erbauende Bahnen unterliegen ebenfalls der in §. 3 bestimmten Tracenrevision.

B. Definitive Trace.

§. 6. Nach erfolgter Concessionsertheilung, beziehungsweise nach erfolgtem Beschlusse, die Linie auf Staatskosten zu bauen, ist in erster Linie das Project der definitiven Trace beim Handelsministerium einzureichen.

Dieses, auf Grund der nach §. 4 getroffenen ministeriellen Entscheidung zu verfassende Project hat zu bestehen:

1—7. aus den im §. 2 erwähnten Stücken, ferner

8. einem Situationsplane im Maßstabe von mindestens 1:2880 (kleiner Situationsplan) mit Schichtencurven oder wenigstens mit Höhenknoten rechts und links der Bahn. Wo letztere in Abtrag (Einschnitt) ist, wird die Bahnachse gelb und, wo im Auftrag (Damm), roth angelegt. Auch sind die Tunnel, Viaducte, Brücken, Durchlässe, Wegübergänge und Weg- und Flußverlegungen wenigstens annäherungsweise anzuzeichnen.

Wenn der vorgelegte Plan nicht eine Copie des Originalschichtenplanes ist, behält sich die Regierung vor, von letzterem im kurzen Wege Einsicht zu nehmen.

§. 7. Falls das Project der definitiven Trace sich von dem genehmigten Vorprojecte (§. 4) wesentlich unterscheidet, oder neue Fragen von öffentlichem Interesse berührt, so kann das Handelsministerium vor dessen Genehmigung eine neue vollständige oder theilweise Tracenrevision anordnen.

Die Genehmigung der definitiven Trace erfolgt stets nur unter Vorbehalt der etwa bei der politischen Begehung sich noch ergebenden Abänderungen.

C. Anzahl und Lage der Stationen.

§. 8. Nach Genehmigung der definitiven Trace sind dem Handelsministerium behufs Feststellung der Anzahl und der Lage der *Bahnhöfe, Stationen* und Haltestellen folgende *Projectstücke vorzulegen:*

1. eine Generalkarte des militär-geographischen Institutes (§. 1 Nr. 1) mit roth eingetragener Linie und Angabe der vorgeschlagenen Stationsplätze, sowie der auf den im Betriebe stehenden Linien vorhandenen Stationen;

2. das richtig gestellte Generallängenprofil (§. 2 Nr. 3);

3. eine Sammlung der Situationspläne der beantragten Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen (Maßstab am besten 1 : 5000 und höchstens 1 : 2880) mit Angabe der Gebäude und Zufahrtsstraßen, womöglich in solcher Ausdehnung, daß die Ortschaft darauf sichtbar ist;

4. ein erläuternder Bericht, in welchem — soferne die Stationen oder Haltestellen nicht an bestehenden öffentlichen Straßen oder Wegen projectirt werden — über die Herstellung der Zufahrtsstraßen in technischer und finanzieller Beziehung bestimmte Vorschläge zu machen sind.

§. 9. Falls keine besonderen örtlichen Hindernisse obwalten, sind die Bahnhöfe Stationen und Haltestellen horizontal zu projectiren.

Bei der Abzweigung von, verschiedenen Verwaltungen angehörigen Bahnen ist das Augenmerk dahin zu richten, daß der Personendienst und womöglich auch der Güterdienst in denselben Räumen eines einzigen gemeinschaftlichen, unter eine einheitliche Leitung zu stellenden Zweigbahnhofes vereinigt werde.

Um die Erreichung dieses Zieles zu erleichtern, hat sich die neue Unternehmung, falls es nicht schon vor der Concessionsertheilung geschehen, jedenfalls vor Einreichung ihrer Stationsvorlage mit den betreffenden älteren Bahnen ins Benehmen zu setzen.

Bei der Wahl der Benennung der neuen Stationen sind Doppelnamen nur dann vorzuschlagen, wenn sie zur Unterscheidung von bereits bestehenden Stationen unvermeidlich sind.

Es erscheint nothwendig, daß die in der Nähe der Stationen befindlichen Brücken, Durchlässe, Viaducte und Stützmauern, von welchen ein Herabstürzen der Personen in einem solchen Falle mit Wahrscheinlichkeit zu befürchten ist, grundsätzlich mit Geländern oder Parapettmauern herzustellen seien. Hienach wird die Centraldirection die untergeordneten Bauleitungen angemessen verständigen und bei Verfassung neuer Projecte, sowie bei der Bauausführung darauf Bedacht nehmen, daß die obgenannten in der Nähe der Stationen befindlichen Objecte mit Schutzmitteln gegen das Abstürzen versehen werden, welche in möglichst einfacher, daher *mindest kostspieliger jedoch* zweckmäßiger Form zu construiren sind. (HM. *22. Nov. 1852, Z. 15219,* HMVB. Nr. 97.)

Die Generalinspection hat einer Bahnverwaltung empfohlen, alle bis zur Höhe des Oberbauplanums reichenden Objecte von mehr als 5 Meter Lichtweite und 4 Meter Dammhöhe mit einfachen Holzgeländern zu versehen, um das Herabfallen der allfällig auf den Objecten beschäftigten Arbeiter zu verhüten. (GJ. 10. Juli 1874, CB. 1874 : 82.)

Die Abänderung eines Stationsnamens, ebenso wie die Benennung einer neu errichteten Station oder Haltestelle bedarf der vorhergehenden Genehmigung des Handelsministeriums. (HM. 27. Juli 1881, Z. 23257 ex 1881, CB. 1881 : 93.)

§. 10. Ueber die im §. 8 bezeichnete Vorlage erfolgt eine Amtshandlung in derselben Weise, wie bei der Tracenrevision (§. 3).

Die Stationscommission hat sich nicht nur über die Zahl und Lage der auszuführenden Stationen, sondern auch über deren Benennung, sowie über die Zufahrten und deren Richtung auszusprechen.

Rücksichtlich der Kostenbestreitung, des Vollendungstermines und der künftigen Erhaltung der Zufahrtsstraßen ist eine Vereinbarung anzustreben.

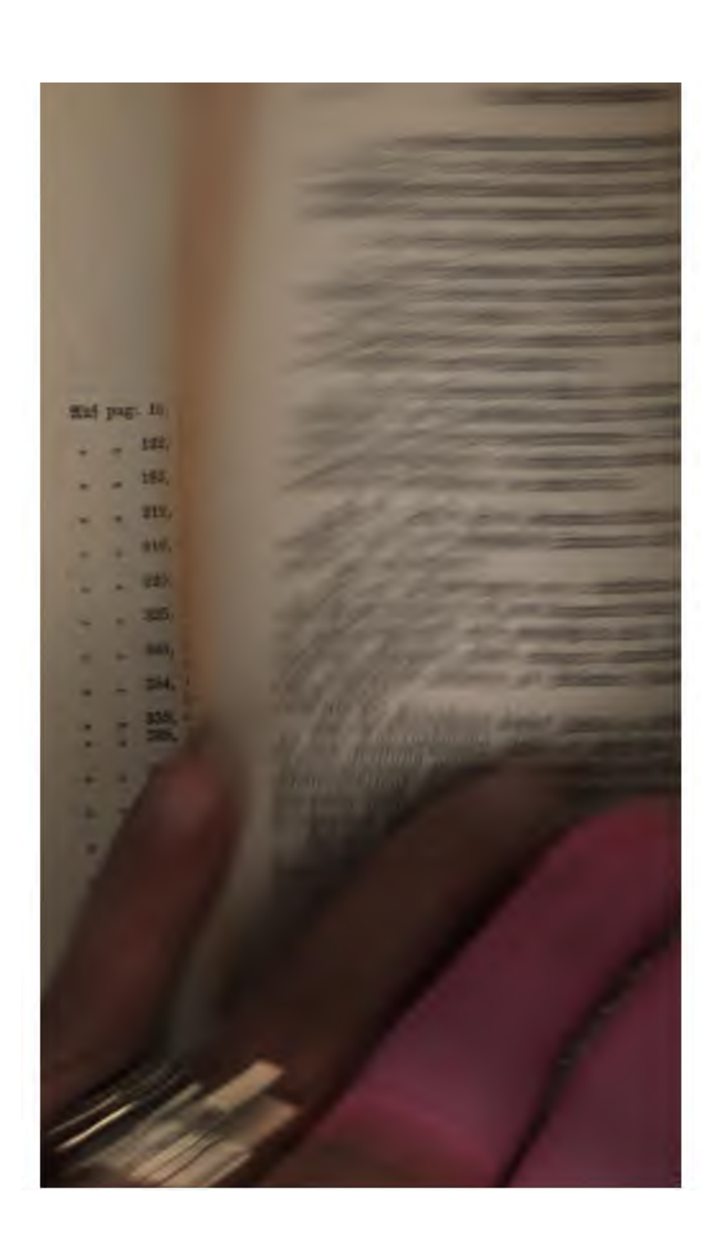
In Betreff der in Ländern, für welche Eisenbahnzufahrtsstraßengesetze bestehen, durch eine Concurrenz zu bewirkenden Zufahrtsstraßen ist in Gemäßheit der Bestimmungen dieser Gesetze vorzugehen.

Die Regierung behält sich vor, die Anlage einer Station erst dann zu bewilligen, wenn die Frage der zugehörigen Zufahrtsstraße ausgetragen ist.

§. 11. Falls sich bei der vom Handelsministerum über die Lage der Station zu treffenden Entscheidung die Nothwendigkeit ergibt, die genehmigte Trace zu modificiren, so wird je nach der Wichtigkeit der vorzunehmenden Aenderung gleichzeitig verfügt werden, ob dieselbe den Gegenstand einer weiteren besonderen Vorlage (nach §. 6) bilden, oder nur bei der Aufstellung des Detailprojectes (§. 13) durchgeführt werden solle.

§. 12. Auch wenn es sich um die Errichtung oder Auflassung von Bahnhöfen, Stationen und Haltestellen auf im Betrieb stehenden Bahnen handelt, wird die Entscheidung in der Regel nicht ohne Abhaltung der im §. 10 bestimmten Stationscommission getroffen werden. Letztere kann jedoch dießfalls an einen anderen Ort als den Sitz der Landesbehörde einberufen und nach Umständen auch mit der politischen Begehungscommission vereinigt werden.

Ausdrücklich *ausgenommen* sind nicht öffentliche Ladeplätze *und jene Haltestellen, welche* versuchsweise eröffnet, auch ohne



eneralinspection hat einer Bahnverwaltung empfohlen, alle bis des Oberbauplanums reichenden Objecte von mehr als 5 Meter und 4 Meter Dammhöhe mit einfachen Holzgeländern zu verdas Herabfallen der allfällig auf den Objecten beschäftigten verhüten. (GJ. 10. Juli 1874, CB. 1874 : 82.)

Aenderung eines Stationsnamens, ebenso wie die Benennung errichteten Station oder Haltestelle bedarf der vorhergehenden ung des Handelsministeriums. (HM. 27. Juli 1881, Z. 23257 CB. 1881 : 93.)

10. Ueber die im §. 8 bezeichnete Vorlage erfolgt handlung in derselben Weise, wie bei der Tracen- (§. 3).

Stationscommission hat sich nicht nur über die Zahl der auszuführenden Stationen, sondern auch über Benennung, sowie über die Zufahrten und deren Richauszusprechen.

dsichtlich der Kostenbestreitung, des Vollendungstermines künftigen Erhaltung der Zufahrtsstraßen ist eine Verng anzustreben.

Betreff der in Ländern, für welche Eisenbahnzufahrtsesetze bestehen, durch eine Concurrenz zu bewirkenden sstraßen ist in Gemäßheit der Bestimmungen dieser vorzugehen.

le Regierung behält sich vor, die Anlage einer Station an zu bewilligen, wenn die Frage der zugehörigen Zuraße ausgetragen ist.

11. Falls sich bei der vom Handelsministerum über der Station zu treffenden Entscheidung die Nothergibt, die genehmigte Trace zu modificiren, so nach der Wichtigkeit der vorzunehmenden Aenderung werden, ob dieselbe den Gegenstand einer Vorlage (nach §. 6) bilden, oder nur bei etailprojectes (§. 13) durchgeführt wer-

es sich um die Errichtung oder Auf- und Haltestellen auf im wird die Entscheidung in er im §. 10 bestimmten en. Letztere kann jedoch n Sitz der Landesbehörde mit der politischen Be-

nicht öffentliche Ladeplätze weise eröffnet, auch ohne

weiters seitens des Handelsministeriums wieder geschlossen werden können.

D. Politische Begehung.

§. 13. Erst nach Feststellung der Stationen wird die Linie im Detail ausgesteckt und zur Ausarbeitung der Detailprojecte geschritten.

Sollten sich dabei, wie es in der Natur der Sache liegt, unwesentliche Abweichungen von der genehmigten Trace ergeben, so werden dieselben principiell nicht beanständet werden.

Zur Vermeidung allzuhäufiger Beanständungen bei der politischen Begehung empfehlen sich bei Aufstellung der Detailprojecte nachstehende Regeln:

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) mit Eisen- oder Holzträgern soll die lichte Höhe nicht unter 3·20 Meter, aber soweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·50 Meter projectirt werden.

Bei gewölbten Durchfahrten ist die lichte Höhe am Scheitel um $^1/_3$ der Pfeilhöhe des Gewölbes größer zu bemessen als bei Balkenbrücken.

Die lichte Weite der Durch- und Oberfahrten ist nach den localen Bedürfnissen zu bestimmen.

Auf Colonnenwegen und überhaupt bei militärisch wichtigen Durchfahrten darf die lichte Höhe nicht unter 4 Meter (bei Balkenconstruction) und die lichte Weite nicht unter 5 Meter betragen.

Bei schiefen Niveauübergängen soll womöglich der spitze Winkel nicht unter 45° betragen.

Bei allen befahrenen Niveauübergängen ist auf beiden Seiten der Bahn die Straße oder der Weg außerhalb der geschlossenen Schranken zum Rasten der Zugthiere womöglich auf eine Länge von mindestens 10 Meter horizontal oder schwach geneigt anzulegen.

Bei Straßen- und Wegumlegungen sind womöglich nachstehende Maximalneigungen einzuhalten, nämlich:

für Aerarialstraßen 3 Procent,
„ Land- und Bezirksstraßen 4 Procent,
„ sonstige Wege 6 Procent.

Falls jedoch die umzulegenden Straßen und Wege zwischen den nächstliegenden maßgebenden Knotenpunkten bereits stärkere Gefälle aufweisen, können nach Umständen auch letztere als Richtschnur dienen.

Materialgruben müssen so projectirt werden, daß für ihre gründliche Entwässerung nach Möglichkeit vorgesorgt ist.

Wo ohne weitere Erläuterung von lichten Weiten und Höhen die Rede ist (insbesondere §. 14 Nr. 2 und 7), sind dieselben stets auf die Straßensohle und Straßenmitte, beziehungsweise auf das Nullwasser zu beziehen und senkrecht auf die Widerlager zu verstehen.

§. 14. Behufs Anordnung der politischen Begehung sind dem Handelsministerium folgende Behelfe vorzulegen:

1. die richtig gestellte topographische Detailkarte (§. 2 Nr. 2);

2. ein Situations- beziehungsweise Grundeinlösungsplan im Maßstabe von 1:1000 (großer Situationsplan) mit den Stationen und Wächterhäusern, den Böschungen, den Weg- und Flußverlegungen, den Unter- und Oberfahrten, sowie den Niveauübergängen und den Kunstbauten im Allgemeinen, mit Angabe deren lichten Oeffnungen und Höhen, endlich mit Angabe der beabsichtigten Einlösungsgrenzen und der Katastralnummern der von der Bahn berührten und der benachbarten Grundparzellen.

Die Trennung des Grundeinlösungsplanes vom eigentlichen Situationsplane, das heißt, die Vorlage zweier Pläne statt des hier angenommenen einzigen, bleibt der Bahnunternehmung anheimgestellt;

3. ein Detaillängenprofil im Maßstab von 1 : 2000 für die Längen und 1:200 für die Höhen;

4. eine Sammlung maßgebender Querprofile, eventuell mit Angabe der Sondirungsresultate;

5. die Längen- und Normalquerprofile aller wesentlich verlegten Wege und Wasserläufe:

6. eine Tabelle der Richtungs- und Steigungsverhältnisse der Bahn;

7. eine Tabelle der Wege und Wasserläufe sammt Hauptdimensionen der betreffenden Kunstbauten und Niveauübergänge mit Angabe der Körperschaften oder Parteien, von denen jeder umzulegende Weg oder Wasserlauf zur Erhaltung übernommen werden soll;

8. ein Verzeichniß der in Anspruch genommenen Grundstücke und Rechte. In diesen Verzeichnissen sind die Bezirksgerichte, in deren Sprengel die Gemeinden gelegen sind, und alle Katastralnummern und Flächenmaße der Parzellen, in Bezug auf welche eine Enteignung stattfinden soll, sowie

die beanspruchten Flächen anzugeben (§. 12 des Enteignungs-gesetzes);

9. ein nach §. 14 des Enteignungsgesetzes verfaßtes Verzeichniß der Namen und Wohnorte der Enteigneten.

Letzteres Stück kann jedoch und zwar in einfacher Ausfertigung auch direct der politischen Landesbehörde überschickt werden.

Gleich den oben mit den Nummern 2 (Grundeinlösungsplan) 8 und 9 bezeichneten Stücken ist auch die mit 7 bezeichnete Tabelle, unter Einhaltung der durch §. 14 des Enteignungsgesetzes normirten Bestimmungen in den Ortsgemeinden aufzulegen. Dasselbe gilt in Galizien und der Bukowina für die Gutsgebiete.

Zu diesem Behufe sind die Stücke 2, 7, 8 und 9 nach Katastralgemeinden getrennt, aufzustellen.

Das Handelsministerium unterzieht das eingereichte Detailproject einer vorläufigen Prüfung und ordnet, wenn es dasselbe zur Ausführung geeignet erachtet, die politische Begehung an (§. 12 des Enteignungsgesetzes). Es kann letztere aber auch bedingungsweise anordnen, indem es zu einzelnen Theilen des Projectes Vorbehalte stellt.

§. 15. Die mit der politischen Begehung betraute Commission besteht:

a) auf Grund des §. 13 des Enteignungsgesetzes aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, einem Vertreter der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, und jeweilig dem Vertreter der politischen Bezirksbehörde, in deren Sprengel der Gegenstand der Amtshandlung gelegen ist;

b) ferner aus einem Vertreter des Reichs-Kriegsministeriums, eventuell auch der Bergbehörde und sonstigen vom Handelsministerium von Fall zu Fall zu bezeichnenden Mitgliedern.

Dem Landeschef bleibt es vorbehalten, je einen mit den Localverhältnissen vertrauten technischen Beamten der politischen Landes- und Bezirksbehörde von Fall zu Fall als Beirath den obbezeichneten Vertretern dieser Behörden beizugeben.

§. 16. Die Aufgabe der Begehungscommission ist eine zweifache, nämlich:

einestheils die Erhebungen, betreffend die Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der durch den Bahnbau veranlaßten Enteignung, beziehungsweise die Begutachtung der dagegen erhobenen Einwendungen,

anderntheils die Begutachtung des Bauplanes vom Stand-
ınkte des öffentlichen Interesses, beziehungsweise der gegen
nselben erhobenen Einwendungen, insbesondere in Bezug
f die berührten Straßen, Wege und Wasserläufe, die Lage
ıd die Dimensionen der Kunstbauten, Wegschranken u. s. w.

In beiden Richtungen kann die Commission nöthigenfalls
nderungen in den Richtungs- und Steigungsverhältnissen
r Bahn beantragen, falls solche Aenderungen trotz der voraus-
gangenen sorgfältigen Ermittlung der Trace noch gerecht-
tigt erscheinen sollten.

Sie kann auch die Anlage der Bahnhöfe und Stationen
handeln, ohne jedoch die bereits entschiedene allgemeine Lage
rselben wieder in Frage zu stellen.

Den Betheiligten steht es frei, nicht nur gegen die be-
hrte Enteignung (§. 15 des Ges. vom 18. Februar 1878),
ndern auch gegen den Bauplan als solchen, Einwendungen
r der Commission vorzubringen.

Die von den Enteigneten erhobenen privatrechtlichen An-
rüche, welche kein öffentliches Interesse berühren und durch
e ihnen zu gewährende Entschädigung ausgetragen werden
nnen, sind von der Verhandlung der Begehungscommission
ıszuschließen und der gerichtlichen Feststellung dieser Ent-
jädigung vorzubehalten (§§. 24 und 27 des Enteignungs-
setzes).

§. 17. Für jede Katastralgemeinde ist ein besonderes
egehungsprotokoll aufzunehmen. In demselben sind immer
ır die von den Interessenten begehrten Abänderungen der
rojectsvorlagen zu erwähnen, da es selbstverständlich ist, daß
erall, wo seitens der Commission keine Aenderung bean-
agt oder seitens der Betheiligten eine solche nicht einmal
rlangt wird, die Bestimmungen der Projectsstücke 2, 7 und 8
. 14), welche von der Begehung an integrirende Bestand-
eile des Begehungsprotokolles bilden, als angenommen und
hin als maßgebend und für alle Theile bindend zu gelten haben.

Beantragt die Commission unter ausdrücklicher Zustim-
ung der Vertreter der Generalinspection der österreichischen
isenbahnen, des Reichs-Kriegsministeriums und eventuell
ıch der Bergbehörde, sowie des Vertreters der Bahnunter-
hmung eine Aenderung des Bauprojectes, beziehungsweise
r Einlösungsgrenzen so sind vor Schluß des Protokolles
omöglich die *neuen Grenzen in den* Situationsplan (§. 14
r. 2) *einzutragen und auch die* Tabellen Nr. 7, 8 und 9

richtig zu stellen, auf daß im Falle der Zustimmung der Enteigneten das Enteignungserkenntniß sofort gefällt werden kann (§. 17 des Enteignungsges.).

Ist dieß nicht möglich, so muß das Enteignungserkenntniß für die in Frage stehende Strecke oder die in Frage stehenden Parzellen bis nach Aufstellung der neuen Grenzen und Flächen durch die Bauleitung und bis nach deren Vidirung durch die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, eventuell bis nach erfolgter Entscheidung des Handelsministeriums und je nach Umständen, Abhaltung einer nachträglichen Verhandlung (§. 21 des Enteignungsges.) verschoben werden.

Die Originalprotokolle der Begehungscommission werden sammt den Acten durch die politische Landesbehörde mit ihrem Gutachten dem Handelsministerium zur Kenntnißnahme, beziehungsweise endgiltigen Entscheidung übermittelt, jedoch schließlich sammt den mehrfach erwähnten Beilagen Nr. 2, 7 und 8 in dem Archive der politischen Landesbehörde sorgfältig aufbewahrt.

Copien der Begehungsprotokolle nebst Beilagen sind dem Handelsministerium und der Bahnunternehmung; ferner, jedoch lediglich mit der Beilage 7, dem Reichs-Kriegsministerium und der Generalinspection auszufolgen.

§. 18. Wenn auf einer im Bau oder im Betrieb stehenden Bahn Um- oder Zubauten ausgeführt werden sollen, welche die Landverkehrsverhältnisse oder die Wasserläufe oder Bergwerke beeinflussen, so ist unter allen Umständen eine politische Begehung abzuhalten. Ist damit eine Enteignung verbunden, so ist genau nach den vorstehenden §§. 12—17 vorzugehen. Handelt es sich dagegen um eine derartige Bauherstellung ohne Enteignung, so wird das Project, beziehungsweise der Vorschlag nicht in den Ortsgemeinden, sondern wie im §. 3 nur acht Tage lang in den Bezirkshauptmannschaften aufgelegt, die Verhandlung aber von der Commission (§. 15) nicht am Sitze der Landesbehörde, sondern an Ort und Stelle durchgeführt.

Kommen keine Wege und Wasserläufe oder Bergwerke ins Spiel, so entfällt die politische Begehungscommission und es ist in Betreff der Grundeinlösung nach §. 21 des Enteignungsgesetzes vorzugehen.

Sind endlich weder Wege, Wasserläufe und Bergwerke berührt, noch Enteignungen nothwendig, so kann die Genehmigung des Handelsministeriums auch ohne Localcommission erfolgen.

E. Bauconsens.

§. 19. Kein Bau darf ohne vorausgehende Genehmigung des Handelsministeriums zur Ausführung kommen.

Der Bauconsens kann sachgemäß kein allgemeiner sein, sondern ergibt sich — die Besitzergreifung des erforderlichen Baugrundes vorausgesetzt — für die verschiedenen Arbeiten aus der Genehmigung der betreffenden Projecte, nach Maßgabe nachstehender Bestimmungen.

In Zukunft ist sich in allen Fällen, in welchen Eisenbahnbauarbeiten im Gebiete einer Festung vorzunehmen sind, vor Inangriffnahme derselben bei dem betreffenden Festungscommando, oder wenn die Befestigungen erst im Entstehen begriffen wären, bei der Befestigungsbaudirection unter gleichzeitiger Vorlage der Pläne mit dem Bauconsense zu legitimiren. (HM. 11. Sept. 1871, Z. 17807.)

Die Bahnen haben sich nicht nur selbst jeder Bauführung vor dießbezüglich ertheiltem Bauconsense zu enthalten, sondern auch die Einbindung von Schleppbahnen in die gesellschaftlichen Linien, beziehungsweise Stationen in keinem Falle vor ertheilter behördlicher Genehmigung zu gestatten. (GI. 8. April 1873, Z. 3373, CB. 1873 : 46.)

Bauten aller Art, welche weniger als 5 Klafter vom äußersten Schienenstrange einer Station ausgeführt werden sollen, sind unbedingt vor ihrer Inangriffnahme der Genehmigung der General-Inspection zu unterziehen. Selbstverständlich ist ihr jede Herstellung oder Veränderung innerhalb der Bahngränzen, wenn dieselben auch nicht ihrer oder der speciellen Genehmigung des Handelsministeriums bedürfen, zur Richtigstellung der vorhandenen Pläne bekannt zu geben. (GI. 1. Oct. 1874, CB. 1874 : 121.)

§. 20. Die Genehmigung der Normalien für Bahnprofile vorausgesetzt, ergibt sich der Bauconsens für die Erd- und Nebenarbeiten aus der vorläufigen handelsministeriellen Genehmigung des Detailprojectes (§. 14 letzter Absatz) in Verbindung mit dem anstandslosen Ergebnisse der politischen Begehung, eventuell mit der Entscheidung des Handelsministeriums über dieselbe.

§. 21. Der Bauconsens für die Kunstbauten ergibt sich aus der politischen Begehung wie bei den Erdarbeiten (§. 20) und aus der handelsministeriellen Genehmigung der betreffenden Normalien, beziehungsweise der abweichend davon für bestimmte Oertlichkeiten entworfenen Kunstbauten.

Die im Wege der politischen Begehung bestimmten lichten Oeffnungen (Breiten und Höhen) sind, wenn das Gegentheil nicht ausdrücklich bedungen ist, als Minima zu betrachten, welche ohne weitere *commissionelle* Verhandlung vermehrt, aber *nicht vermindert werden können.*

Für eiserne Bahnbrücken ist die Verordnung vom 30. August 1870, RGB. Nr. 114, maßgebend. Auf Secundärbahnen können jedoch Erleichterungen zugestanden werden.

Bei eisernen oder hölzernen Straßen- und Wegbrücken (insbesondere Oberfahrten) ist der Berechnung eine Probebelastung von 400 Kilogramm per Quadratmeter Brückenfläche zu Grunde zu legen, falls nicht besondere Localverhältnisse eine Ausnahme rechtfertigen.

§. 22. Die Hochbauprojecte werden in der Regel im Maßstabe von 1 : 100 für die Aufrisse, 1 : 100 oder 200 für die Grundrisse bei dem Handelsministerium eingereicht, vorerst von der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vom fachlichen, dann von der politischen Landesbehörde vom Standpunkte der Landesbauordnung und der Localinteressen begutachtet und schließlich vom Handelsministerium genehmigt.

§. 23. Die Geleisepläne (speciellen Situationspläne) der Stationen (im Maßstabe von 1 : 1000) werden vom Handelsministerium genehmigt.

Die Normalien für Oberbau, Signale, mechanische Einrichtungen, Einfriedungen, Wegschranken u. s. w., unterliegen ebenfalls der Genehmigung des Handelsministeriums.

§. 24. Die Genehmigung der Entwürfe für Locomotiven und Wägen erfolgt nur im Falle einer finanziellen Betheiligung des Staates, nach Maßgabe der betreffenden Abmachungen, oder im Falle der beabsichtigten Einführung neuer oder ungewöhnlicher, die Sicherheit berührender Erfindungen und Einrichtungen.

F. Feuersichere Herstellungen.

§. 25. Bei Aufstellung der Detailprojecte sind nachstehende Grundsätze zu beachten:

Als Feuerrayon gilt der Raum, der von einem in einem Verhältnisse von 1:3 geneigten fictiven Dache überdeckt würde, dessen First 10 Meter über der Schienenoberkante in der Geleisemitte hinliefe und dessen Breite auf jeder der beiden Bahnseiten 30 Meter, von der Geleisemitte an, betrüge.

Innerhalb des Feuerrayons sind an Gebäuden Holz- und *Strohdächer ausgeschlossen*, ebenso Bretter- und Blockwände, *falls dieselben nicht* mit einem Mörtelanwurfe versehen sind.

Als feuersicheres Eindeckungsmaterial gilt auch die Dachpappe. Deren Anwendung auf Wohn- und solche Gebäude, welche zur Unterbringung von Lebensmitteln und Futtervorräthen dienen, soll jedoch nur mit Zustimmung des Besitzers stattfinden.

Riegelwandbauten mit ausgemauerten Feldern sind als feuersicher anzusehen.

Falls die herrschende Windrichtung und die sonstigen localen Verhältnisse es zulässig machen, können Erleichterungen (insbesondere Schindeldächer) innerhalb des oben definirten Feuerrayons gewährt werden.

Fällt bei kleinen Gebäuden nur ein Theil der Dach- oder Wandflächen in den Feuerrayon, so ist je nach dem Flächenverhältnisse und den localen Umständen die ganze Dach- oder Wandfläche feuersicher herzustellen oder unverändert zu belassen.

Handelt es sich um größere Dachflächen, so sind die Grenzlinien der neuen Eindeckung entweder mit dem First oder mit dem Giebel parallel zu ziehen.

In jenen Fällen, wo aus Rücksicht der Feuersicherheit Verputzung der Wände oder Herstellung von Riegelwänden angeordnet wurde, sind darunter im ersteren Falle eine Stuckatirung der Wände, und im letzteren Falle (im Sinne der Vdg. v. 23. April 1868, Z. 9403—811 ex 1866) Riegelwände mit ausgemauerten Fächern zu verstehen. Was die sogenannten Legschindeldächer betrifft, ist zwar in den bestehen- Verordnungen zwischen definitiven und Legschindeldächern nicht unterschieden, dessenungeachtet wird aber dort, wo der Bestand eines Legschindeldaches auch im äußeren Feuerrayon als unzulässig erkannt werden sollte, die Herstellung eines definitiven Daches anzuordnen sein. (HM. 10. März 1875, Z. 41744, CB. 1875 : 53.)

Die §§. 25 und ff. der Vdg. v. 25. Jän. 1879 haben nicht die Erlassung von Bestimmungen für Neu- und Umbauten im Sinne der Landesbauordnungen zum Gegenstande, sondern enthalten lediglich die Grundsätze, welche dann zu beachten kommen, wenn es sich darum handelt, mit Rücksicht auf eine neue Eisenbahnanlage den factischen Zustand bestehender Gebäude zum Zwecke erhöhter Feuersicherheit vor Eröffnung des Betriebes zu verbessern. (HM. 24. März 1879, Z. 6947, CB. 1879 : 41.)

Es kann darüber kein Zweifel obwalten, daß — wenn von einer Commission oder von der Entscheidungsbehörde einem Gebäudebesitzer nach Maßgabe bestehender Vorschriften eine bestimmte Art der Bedachung zugesprochen wurde — dem Gebäudebesitzer ein Recht auf diese Art der Bedachung erwachsen ist, das durch später gegebene Vorschriften nicht außer Kraft gesetzt werden kann. Wenn daher die Gesellschaft die Bedachungsart ändern wollte, so ist sie in dieser Beziehung von der Zustimmung der Parteien abhängig, wie dieß auch dann der Fall sein würde, wenn die Bedachung nicht durch die Commission oder durch eine Behörde, sondern im Vertragswege festgesetzt worden wäre. (HM. 6. Oct. 1881, Z. 30714, CB. 1881 : 124.)

Die Bestimmungen der §§. 25—27 der Vdg. v. 25. Jän. 1879 haben nur die Normirung jener Vorschriften im Auge, welche eintreten, wenn

in Folge der Erbauung einer neuen Eisenbahn bestehende Gebäude in ihrer Sicherheit gegen Feuersgefahr bedroht werden, und welche daher eine Verbesserung des vorfindlichen Zustandes bezwecken. — Was die Entfernungen betrifft, welche Private bei Bauführungen oder gewissen Arten derselben in der Nähe von bestehenden Eisenbahnen einzuhalten haben, so sind hiefür in erster Linie die Bestimmungen der Landesbauordnungen maßgebend und haben außerdem die älteren Vorschriften, insbesondere die Bestimmungen des Hfkzld. v. 28. Dec. 1843, Z. 40114—1665, PGS. Bd. 71 Nr. 137, S. 307 (selbstverständlich bloß für die Landesgebiete, für welche es erlassen ist) insoweit Geltung, als besondere Landesbauordnungen nicht existiren oder wo eine solche Landesbauordnung — wie dieß z. B. bei jener für Böhmen der Fall ist — eine einschlägige Verfügung nicht enthält. (HM. 23. Sept. 1879, Z. 11179, CB. 1879 : 116.)

§. 26. Die feuersicheren Herstellungen sind Gegenstand einer besonderen, nach der politischen Begehung durchzuführenden commissionellen Verhandlung, wofern sie nicht in Folge ihrer Geringfügigkeit der politischen Begehung oder einer nachträglichen Grundeinlösungsverhandlung (§. 21 des Enteignungsgesetzes) überlassen werden können.

Die seitens der Bahnunternehmung zu machende und im Falle einer abgesonderten Behandlung bei der Generalinspection einzureichende Vorlage umfaßt:

1. ein Verzeichniß der im Feuerrayon gelegenen Gebäude mit Angabe des gegenwärtigen Bauzustandes und der vorgeschlagenen Herstellungen;

2. eine Copie oder Auszüge aus dem großen Situationsplane (§. 14 Nr. 2);

3. die nöthigen Querprofile mit Angabe der in Frage stehenden Gebäude.

Die Commission wird von der politischen Landesbehörde angeordnet und besteht aus einem Vertreter derselben als Leiter, einem Vertreter der Generalinspection und einem technischen Vertreter der politischen Landesbehörde.

Im Falle eines Anstandes entscheidet das Handelsministerium.

§. 27. Die Collaudirung der ausgeführten feuersicheren Herstellungen erfolgt womöglich durch einen Vertreter der politischen Bezirksbehörde, und falls sich ein Anstand ergibt, durch einen Vertreter der Generalinspection und einen technischen Vertreter der politischen Landesbehörde.

Der Collaudirungsbefund wird der Bahnunternehmung im ersteren Falle unmittelbar, im letzteren Falle eventuell nach eingeholter Entscheidung des Handelsministeriums von der politischen Landesbehörde ausgefolgt.

Die Collaudirung der feuersicheren Herstellungen muß vor der Einleitung von Materialzügen (§. 28) beendet sein und deßhalb die Durchführung der vorgeschriebenen Arbeiten und Amtshandlungen entsprechend beschleunigt werden.

G. Benützungsconsens.

§. 28. Der provisorische Locomotivbetrieb auf im Bau begriffenen Bahnen zum Zwecke von Material- und Arbeitertransporten darf nur mit Genehmigung der Generalinspection eingeleitet werden.

Zu diesem Behufe hat die Bahnunternehmung unter Angabe der zu befahrenden Strecke sich an die erwähnte Behörde zu wenden und hiebei

a) das für die Durchführung dieses Betriebes bestellte, verantwortliche Organ namhaft zu machen;
b) den Nachweis der Collaudirung der feuersicheren Herstellungen in der fraglichen Strecke beizubringen (§. 27);
c) falls die Brückenproben (§. 29) noch nicht vorgenommen sind, das Gewicht der provisorisch zu verwendenden Locomotiven bekannt zu geben.

Genehmigt die Generalinspection den provisorischen Locomotivbetrieb, so hat sie gleichzeitig die politische Landesbehörde von den vorgeschriebenen Bedingungen in Kenntniß zu setzen.

Vor Einleitung der, der Bahneröffnung stets vorangehenden Dienstzüge ist unter allen Umständen der provisorische Locomotivbetrieb für die ganze zu eröffnende Linie zu erwirken.

§. 29. Die Erprobung der eisernen und hölzernen Bahnbrücken erfolgt auf Grund der Verordnung vom 30. August 1870, falls nicht die besonderen Genehmigungsbedingungen (§. 21) insbesondere auf Secundärbahnen ein theilweises Abgehen davon bedingen.

Die Vornahme der Brückenproben erfolgt durch die Generalinspection über Einschreiten der Bahnunternehmung.

Ueber das Resultat der Erprobungen wird ein Protokoll in zweifacher Ausfertigung aufgenommen, deren eine durch die Bahnunternehmung der technisch-polizeilichen Prüfungscommission vorzuweisen ist (§. 31).

Inwieferne die erbauten Weg- und Straßenbrücken (Ober-

fahrten) zu erproben sind, wird nach Maßgabe der Genehmigungserlässe von der Generalinspection entschieden.

§. 30. Bei Vollendung einer neuen Bahnstrecke hat die Bahnunternehmung dem Handelsministerium in doppelter Ausfertigung

1. das Generallängenprofil (§. 2 Nr. 3),
2. das Speciallängenprofil (§. 2 Nr. 4),
3. die Detailkarte (§. 2 Nr. 2),
4. die Geleisepläne (§. 23)

in vollkommener Uebereinstimmung mit der Ausführung zu liefern.

Das eine Exemplar dieser Behelfe, auf Leinwand aufgezogen, ist dem Gesuche um Eröffnung beizuschließen.

Das zweite, für das Reichs-Kriegsministerium bestimmte Exemplar, ist binnen Monatsfrist sammt nachstehenden weiteren Behelfen einzureichen, nämlich

5. generellen Darstellungen der Brücken von 50 Meter oder noch größerer Spannweite im Maßstab von mindestens 1 : 200.

§. 31. Die Prüfungscommission hat sich auf Grund des §. 2 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGB. Nr. 1 ex 1852, zu überzeugen, ob auf der zu eröffnenden Bahn ein regelmäßiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann. (Vgl. §. 34.)

Die Commission hat sich insbesondere durch Acteneinsicht zu überzeugen, daß die feuersicheren Herstellungen, sowie etwaige Sicherungsbauten in Bergwerken vollendet sind (§. 27) und daß die vorschriftsmäßigen Brückenproben ein befriedigendes Resultat geliefert haben (§. 29). Der Bauzustand der einzelnen für die Militärverwaltung zu leistenden Herstellungen ist in dem Commissionsprotokolle ausdrücklich zu erwähnen.

Die technisch-polizeiliche Prüfung muß mindestens fünf Tage vor der beabsichtigten Eröffnung des Betriebes vorgenommen werden.

Die Commission besteht aus:

zwei Vertretern der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, deren Rangältestem die Leitung der Commission zusteht,

einem Vertreter der politischen Landesbehörde.

Den Eröffnungsconsens ertheilt über Antrag der *Commission das Handels*ministerium.

Falls zur Zeit der Bahneröffnung eine bedungene Stationszufahrtsstraße nicht im fahrbaren Zustande hergestellt ist, kann die betreffende Station bis auf weiteres von der Eröffnung ausgeschlossen werden.

§. 32. Die Ertheilung des Benützungsconsensens von Erweiterungs- oder Erneuerungsbauten auf im Betrieb stehenden Bahnen ist Sache der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen. Diese Behörde hat von Fall zu Fall zu entscheiden, ob sie einen vorherigen Localaugenschein für nothwendig hält, wofern der Genehmigungserlaß des in Frage stehenden Bauprojectes nicht schon eine auf den Benützungsconsens bezügliche Bestimmung enthält.

§. 33. Für jede Locomotive erfolgt der Benützungsconsens auf Grund einer speciellen Prüfung in Ausführung des §. 21 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, durch die dort bezeichnete Commission.

Dieser Prüfung hat die Kesselprobe auf Grund der Verordnungen vom 1. October 1875, RGB. Nr. 130, und vom 20. Juli 1877, RGB. Nr. 78, vorauszugehen.

Für die Personen- und Lastwägen wird ein besonderer Benützungsconsens nur ertheilt, falls ein solcher bei der Genehmigung (§. 24) vorbehalten wurde.

§. 34. Abgesehen von den feuersicheren Herstellungen (§. 27) erfolgt der Benützungsconsens stets nur unter dem selbstverständlichen Vorbehalte der Collaudirung, sei es, daß diese bereits theilweise oder ganz durchgeführt, oder noch ausständig sei.

Nur bei Eröffnung garantirter Linien treten Collaudirungsfragen in zweifacher Richtung auch an die technisch-polizeiliche Prüfungscommission heran. Letztere hat nämlich, womöglich im Einvernehmen mit dem gesellschaftlichen Vertreter:

1. einen besonderen Antrag zu stellen über den Betrag, welcher nach Maßgabe der rückständigen Leistungen von der mit dem Eröffnungstage ins Leben tretenden Reinertragsgarantie bis zum Zeitpunkte der concessionsmäßigen Vollendung des Baues und der Betriebsausrüstung in Abzug zu bringen wäre;

2. diejenigen Strecken *oder* Bauwerke zu bezeichnen, deren *Erhaltungskosten vorläufig und bis* zu ihrer Vollendung,

beziehungsweise Collaudirung aus dem Baufonde zu bestreiten sind und die Betriebsrechnung nicht belasten dürfen. Letztere Ausschließung wird insbesondere für nicht gehörig beschotterte Geleisstrecken, für unvollendete Böschungen, Gräben und Einschnitte einzutreten haben.

Die Organe der k. k. Generalinspection haben bei der Vornahme technisch-polizeilicher Bahnprüfungen sorgfältigst zu erheben, ob und in welcher Weise den bei der technisch-militärischen Revision, der politischen Begehung und während des Bahnbaues aus militärischen Rücksichten gestellten Anforderungen seitens der Bahnunternehmungen entsprochen wurde, und die in dieser Beziehung gemachten Wahrnehmungen in die Prüfungsprotokolle speciell aufzunehmen. (GJ. 30. Juli 1881, CB. 1881 : 65).

II. Schleppbahnen.

§. 35. Schleppbahnen, das heißt, in öffentliche Bahnen einmündende Bergwerks- oder Industriebahnen ohne Personentransport (mit oder ohne Locomotivbetrieb) sollen womöglich in Stationsgeleise und nicht in die freie Hauptbahn einmünden.

Abweichungen von dieser Regel sind in dem Baugesuche ausdrücklich durch die localen Hindernisse zu begründen und zwar unter Vorlage des Längenprofils (§. 2 Nr. 4) jener Strecke der Hauptbahn, welche die zwei Stationen enthält, zwischen denen die Schleppbahn einmünden soll.

Dabei ist in umfassender Weise Sorge zu tragen, daß die mit den Weichen in freier Bahn verbundene Gefahr möglichst beseitigt und daß das Anhalten der Züge der Hauptbahn, wo solches beabsichtigt wird, wie auch das Aufstellen der Wägen auf der anstoßenden Schleppbahn, wenn es erforderlich ist, entweder durch die Anordnung der Nebengeleise oder durch die Gefällsverhältnisse gehörig erleichtert und gesichert werde.

(**§§. 36** bis **38** aufgehoben durch §. 20 der Verordnung des HM. vom 29. Mai 1880.)

III. Allgemeine Bestimmungen.

§. 39. Die Pläne jeder zu gleichzeitiger Eröffnung bestimmten Bahnstrecke sind nicht stückweise, sondern für die ganze Ausdehnung dieser Bahnstrecke zugleich einzureichen, *es wäre denn*, daß besondere Ausnahmsgründe geltend zu *machen wären*.

Diese Bestimmung erstreckt sich auf die Kunst- und Hoch-
en, Geleisepläne u. s. w.

§. 40. Außer den Monatsberichten über die Bau-
gkeit ist alle drei Monate der Generalinspection ein
iallängenprofil (§. 2 Nr. 4) vorzulegen, auf welchem der
schritt der Erdarbeiten, Kunst- und Hochbauten und
ise durch Farben dargestellt ist.*)

Mit Erlaß des Handelsm. vom 17. Mai und 25. August 1869,
10214, dann vom 3. April 1870, Z. 4300, CB. 1870 : 30, 31. Mai
'2, Z. 11369, CB. 1872 : 46, wurde die Vorlage monatlicher Baufort-
ittstableaux und Erläuterungsberichte über die im Bau begriffenen
upt- und Schleppbahnen angeordnet.

Mit Erlaß des Handelsmin. vom 5. Juni 1871, Z. 9437, CB.
'1 : 47 wurde die fallweise Anzeige aller bei Eisenbahnbauten vorkom-
nden Unglücksfälle angeordnet.

§. 41. Alle eingereichten Projecte sollen von einem
iischen Berichte begleitet sein, der die vorgeschlagenen
derungen erläutert und begründet.

Dieser Bericht, wie überhaupt alle Projectstücke sollen
rt und unterfertigt sein.

Der in Anwendung gebrachte Verjüngungsmaßstab muß
jeder Zeichnung eingeschrieben sein.

Die vorzulegenden Zeichnungen und Schriftstücke sind im
mat von 21 auf 34 Centimeter zusammengefaltet, und
s Stück mit einer äußeren Ueberschrift versehen, einzu-
en.

Muster der verschiedenen Pläne können bei der General-
ection eingesehen und bezogen werden.

Alle Stücke einer Vorlage sind fortlaufend zu num-
iren und jeder aus mehr als drei Stücken bestehenden
lage ist ein Stückverzeichniß (Consignation) beizugeben.

Principiell kann keine Bahngesellschaft von der Vorlage der Pläne
: Neu- oder Reconstructionsbauten befreit werden und könnte nur bei
rstellungen, welche nach vorliegenden genehmigten Normalien genau
r mit bloß unwesentlichen Abänderungen ausgeführt werden, von der
rlage der bezüglichen Pläne von Fall zu Fall abgesehen werden, wenn
rum unter Berufung auf die betreffenden Normalien ausdrücklich gebeten
rd. (HM. 23. August 1873, Z. 25624, CB. 1873 : 99.)

§. 42. Falls in Zeichnungen und Schriftstücken die
ennungen der gesetzlichen Maße und Gewichte abgekürzt
den wollen, sind nachstehende Bezeichnungen anzuwenden.*)

*) *Siehe HM.-Erlaß v. 27. April 1883* im 3. Theile dieser Sammlung.

Längenmaße:	
für Meter	m
„ Centimeter . . .	cm
„ Millimeter . . .	mm
„ Kilometer . . .	km

Flächenmaße:	
für Ar	a
„ Hektar	ha
„ Quadratmeter . .	qm
„ Quadratcentimeter	qcm
„ Quadratmillimeter	qmm
„ Quadratkilometer	qkm

Körpermaße:	
für Liter	l
„ Hektoliter . . .	hl
„ Kubikmeter . . .	cbm
„ Kubikcentimeter. .	ccm
„ Kubikmillimeter. .	cmm

Gewichte:	
für Gramm	g
„ Milligramm . .	mg
„ Kilogramm . . .	kg
„ Tonne	t

§. 43. Diejenigen Vorlagen, welche die Einreicher mit der Genehmigung der Regierung versehen zurückzubekommen wünschen, müssen in doppelter Ausfertigung gemacht werden.

Die im §. 14 erwähnten Stücke Nr. 2 und 7 müssen in dreifacher Ausfertigung eingereicht und von der Begehungscommission vidirt werden.

Die Duplicate sind in abgesonderten Bündeln vorzulegen.

§. 44. Auf den Längenprofilen sollen die sogenannten Stationsnummern ausfallen und durch die Distanzen vom Anfangspunkte der Linie ersetzt werden.

Diese Längeneintheilung muß auf den Karten und Plänen derart wiederholt sein, daß die Identität der Punkte des Planes und des Profiles nicht zweifelhaft sein kann.

Auf den Profilen sind auch die Entfernungen der Stationen (von der Mitte der Aufnahmsgebäude gemessen) und die Höhe der Vergleichungsebene über dem Meere bei jedem Absatz einzuschreiben.

Auf den Detaillängenprofilen sind alle Niveau-Ueberfahrten, Kunstbauten, Stützmauern u. s. w.; auf den Generallängenprofilen wenigstens die Hauptbauwerke (Tunnel, Viaducte, Brücken) einzuzeichnen.

§. 45. Die Nieder- und Hochwässer sind sowohl auf den Längenprofilen, als auf den Detailprojecten der Brücken und Durchlässe anzugeben. Bei größeren Flüssen sind nach Umständen auch die Grenzen des Ueberschwemmungsgebietes auf den Karten und Situationsplänen zu bezeichnen.

Bei Gebirgsbahnen, die sich an Lehnen erheben, ist es wünschenswerth, die Thalsohle wenigstens annähernd auf den Uebersichtsprofilen (§. 1 Nr. 2 und §. 2 Nr. 3) einzuzeichnen.

§. 46. Dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, jederzeit, sobald die getroffenen Einrichtungen sich nach seinem Ermessen als unzulänglich erweisen, zur Wahrung der Sicherheit und der öffentlichen Interessen die nöthigen Ergänzungen und Abänderungen der genehmigten Projecte nach Einvernehmung der betreffenden Bahngesellschaften anzuordnen.

Abweichungen von den genehmigten Entwürfen, sie wären denn ganz unwesentlich, dürfen von den Bahngesellschaften, auch wenn sie mit den zunächst Betheiligten einig sind, nur nach eingeholter Zustimmung des Handelsministeriums ausgeführt werden.

§. 47. Anstatt die Einwendungen und Begehren der Betheiligten einfach zu Protokoll zu nehmen, hat jede Commission (§§. 3, 10, 15 und 31), sofern es sich um eine zu treffende Entscheidung des Handelsministeriums handelt, darüber einen bestimmten Antrag zu stellen.

Zur Beschlußfähigkeit einer Commission ist die Anwesenheit von mindestens drei Mitgliedern erforderlich. Ist der Commissionsbeschluß nur mit Stimmenmehrheit gefaßt, so ist die Vertheilung der Stimmen im Protokolle anzuführen.

Ueber Vorschläge, welche die Abänderung der vorgelegten Projecte bezwecken, soll ohne vorherige Anhörung des Vertreters der Bauunternehmung nicht beschlossen werden.

§. 48. Durch gegenwärtige Verordnung werden alle entgegenstehenden Bestimmungen früherer Verordnungen und Erlässe außer Wirksamkeit gesetzt.

Gänzlich aufgehoben werden insbesondere:

die Verordnung vom 4. Februar 1871, RGB. Nr. 8,

die Verordnung vom 30. August 1877, RGB. Nr. 84,

endlich die in einem besonderen Erlasse näher zu bezeichnenden Erlässe des Handelsministeriums und der Generalinspection.

Auf Grund der Vdg. v. 25. Jänner 1879, RGB. Nr. 19 und insbesondere in Ausführung des §. 48 derselben, finde ich folgende Erlässe, welche durch die erwähnte Vdg. überflüssig geworden sind, oder mit deren Bestimmungen nicht mehr im Einklange stehen, ausdrücklich außer Kraft zu setzen. (HM. 3. *Februar 1879, Z. 2216*, CB. 1879 : 17.)

Ver-

der außer Kraft tretenden Erlässe des Handelsministeriums
(Beilage des Erl. v.

Post-Nr.	Erlaß			
	Behörde	Datum	Jahr	Zahl
1	Handelsministerium	8./2.	1870	25533—1869
2	dto.	24./6.	1871	25217—1870
3	dto.	20./9.	1871	18658
4	dto.	21./4.	1876	12173
5	dto.	16./12.	1872	36440
6	Gen.-Inspection	8./4.	1873	3373
7	Handelsministerium	17./5.	1870	4005
8	dto.	25./2.	1870	24609—1869
9	Gen.-Inspection	14./2.	1874	181/I
10	dto.	29./2.	1871	7581
11	dto.	5./8.	1873	2696
12	Handelsministerium	2./2.	1873	36375
13	dto.	6./6.	1873	2928
14	Gen.-Inspection	24./8.	1874	6564
15	dto.	28./3.	1875	2613
16	Handelsministerium	13./1.	1875	37311—1874 }
	Gen.-Inspection	6./2.	1875	1172 }
17	Handelsministerium	30./7.	1871	15432
	Gen.-Inspection	4./8.	1871	5073
18	Handelsministerium	31./10.	1870	15634
19	dto.	26./12.	1871	24038
20	dto.	13./1.	1874	43267
21	dto.	24./5.	1875	7736
		10./7.	1875	4519
22	Handelsministerium	8./7.	1876	19832
	Gen.-Inspection	12./10.	1876	9491
23	Handelsministerium	3./3.	1873	29592—1872
24	Gen.-Inspection	7./4.	1873	9004
25	Handelsministerium	5./2.	1875	3758

zeichniß
und der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen.
3. Febr. 1879, Z. 2216.)

verlautbart in				betreffend
Gesetz-Sammlung		Centralblatt		
Bd. Nr.	Seite	Nr.	Jahrgang	
				I. Eisenbahnbau.
				a) **Projectsgenehmigung.**
III	285	14	1870	Abgekürztes Verfahren bei geringfügigen Projectsänderungen.
III	286	55	1871	
IV	44	78	1871	
V	114	53	1876	
V	112	3	1873	Rechtzeitige Vorlage der Pläne und Verpflichtung, die Baubewilligung abzuwarten.
V	112	46	1873	
III	293	58	1870	Bestimmung des Minimums des Kreuzungswinkels bei Niveauübergängen.
V	175	70	1870	Bestimmung der Höhen für Durchfahrten.
V	124	31	1874	Bestimmung über die Bemessung der Lichtweite bei Objecten.
IV	40	89	1871	Verfassung der Pläne bei Abänderung von Projecten oder für die Grundeinlösung.
				b) **Brückenproben.**
V	128	91	1873	Prüfung der Eisenbahnüberbrückungen.
				c) **Feuersichere Herstellungen.**
V	148	50	1875	Normen für die feuersichere Herstellung und die bezügliche Commission.
V	149	50	1875	
—	—	—	—	
—	—	—	—	
V	150	50	1875	
				d) **Militärische Erfordernisse.**
—	—	—	—	Erhebungen über die Erfüllung der militärischen Anforderungen.
—	—	—	—	
				e) **Sonstige den Eisenbahnbau betreffende Anordnungen.**
III	303	91	1870	Vorlage von Arbeits-Längenprofilen.
IV	45	4	1872	Einladung der Handelskammer zur Stationscommission.
V	170	25	1874	Vertretung der Montanbehörden bei der Tracenrevision.
—	—	—	—	Abhaltung von Localcommissionen bei allen Eisenbahnhochbauten.
—	—	—	—	
V	88	79	1876	Bezeichnung bestimmter Bahnstellen.
V	89	116	1876	
				II. Eisenbahnbetrieb.
				Betriebseröffnung.
V	152	31	1873	Erfordernisse behufs Einleitung von Materialzügen.
V	152	45	1873	
V	177	23	1875	Vorgang bei Anträgen auf Betriebseröffnung.

B. Besondere Bestimmungen.

1. Vorschriften über Brückenbau.

Verordnung des k. k. Handelsministeriums v. 15. Sept. 1887, RGB. Nr. 109,

betreffend die Sicherheitsrücksichten, welche bei Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken zu beobachten sind.

Auf Grund der Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. Nov. 1851, RGB. Nr. 1 ex 1852, wird Folgendes verordnet:

A. Neu zu erbauende Eisenbahnbrücken.

§. 1. Projectsvorlage.

Die Bauentwürfe für neu herzustellende Eisenbahnbrücken sind noch vor Beginn der Herstellung dem Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Diese Vorlage hat zu enthalten:

a) Eine Situationsskizze der generellen Brückenanlage im Maßstabe von 1 : 1000, sowie die Uebersichts- und Detailzeichnungen der Pfeileranlage im Maßstabe von 1 : 100, ferner die schematische Materialvertheilung, die Uebersichts- und Detailzeichnungen der Tragconstruction, letztere im Maßstabe von 1 : 10 (für etwa beigegebene Detailübersichtszeichnungen auch 1 : 15 oder 1 : 20) mit Angabe der für die Tragfähigkeit maßgebenden Dimensionen und des Materiales der Constructionstheile.

b) Den Nachweis des Eigengewichtes (bleibende Last).

c) Die theoretische Begründung der Dimensionen der Constructionstheile und bei Local- und Schleppbahnen außerdem ein den schwersten Fahrbetriebsmitteln entsprechendes Belastungsschema.

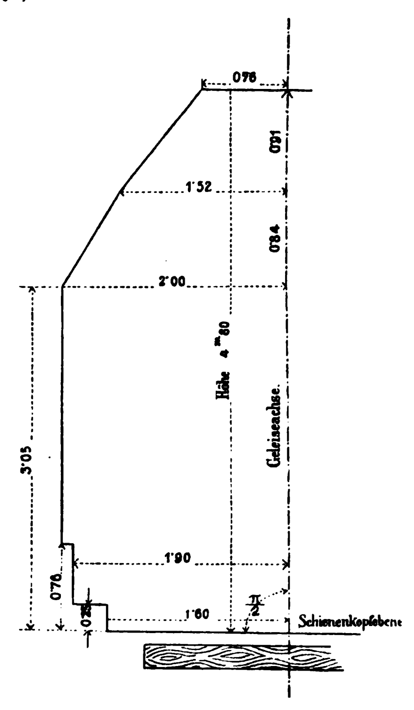
d) Für Brücken von mehr als 20 Meter Stützweite, sowie bei außergewöhnlichen Systemen oder Constructionsverhältnissen die Berechnung der unter der zufälligen Belastung entstehenden größten characteristischen elastischen Formänderungen der Construction.

§. 2. Räumliche Anordnung der Brücken.

Das Brückenplanum muß bei oben liegender, bezw. versenkter Bahn derart breit angeordnet sein, daß an jeder Brückenstelle zwischen der Geleiseachse und dem nächsten Geländerstabe oder äußeren Dielungsrande eine Entfernung von mindestens 2·15 Meter vorhanden ist.

Die gleiche lichte Entfernung muß auch bei unten, beziehungsweise *zwischenliegender* Bahn zwischen der Geleiseachse und den Gurtungen, so*wie den Diagonalstreben*, und zwar bis auf 2 Meter Höhe oberhalb der *Dielung vorhanden* sein.

Für Verticalständer und verticale Abstreifungen ist eine geringere Entfernung zulässig; für diese, sowie für alle hier nicht besprochenen Constructionstheile überhaupt, ist jedoch mindestens das umstehende Lichtraumprofil einzuhalten.



§. 3. Belastung.

Die der Berechnung zu Grunde zu legende Belastung setzt sich aus dem Eigengewichte der Construction (bleibende Last) und der durch die Fahrbetriebsmittel erzeugten zufälligen Last (Verkehrslast) zusammen.

Außerdem müssen auch die Einflüsse des Winddruckes, und wenn es das Constructionssystem bedingt, auch jene der Temperaturveränderungen u. s. w. entsprechend berücksichtigt werden.

Für die Berechnungen *hat Folgendes* zu gelten:

a) Die der *Berechnung der Gurtungen* zu Grunde zu legende und auf *das ganze Brückenfeld* auszudehnende zufällige Belastung ist bei den

üblichen frei aufliegenden Constructionen für jedes Geleise pro laufendes Meter gleich vertheilt, je nach der von Mitte zu Mitte der Auflager zu rechnenden Stützweite folgendermaßen festgesetzt:

Scala a.

Stützweite in Metern	Zufällige Last in Tonnen	Stützweite in Metern	Zufällige Last in Tonnen	Stützweite in Metern	Zufällige Last in Tonnen
1·0	30	5	11·5	40	5·6
1·5	20	10	8·5	80	4·4
2·0	15	15	7·0	120	3·8
2·5	13·5	20	6·5	160	3·4

Für dazwischenfallende Stützweiten ist geradlinig zu interpoliren.

b) Für die Berechnung der Verstrebungen in den Hauptträgern der bezeichneten Constructionen sind dagegen die der zufälligen Belastung entsprechenden größten Abscherungskräfte in der einen oder anderen Richtung für jeden Brückenquerschnitt derart zu bestimmen, daß man eine nur von diesem Querschnitte bis zu dem bezüglichen Auflager reichende Belastung zuzieht.

Für diese Belastung hat dann ohne Rücksicht auf die Stützweite der Brücke und nur nach der Länge des belasteten Brückentheiles, pro laufendes Meter Geleise gerechnet, folgende Scala zu gelten:

Scala b.

Länge des belasteten Brückentheiles in Metern.	Zufällige Last per Meter der belasteten Brückenlänge in Tonnen.	Länge des belasteten Brückentheiles in Metern	Zufällige Last per Meter der belasteten Brückenlänge in Tonnen.	Länge des belasteten Brückentheiles in Metern	Zufällige Last per Meter der belasteten Brückenlänge in Tonnen
1·0	30	5	14·0	40	6·2
1·5	25	10	10·0	80	4·8
2·0	20	15	8·5	120	4·0
2·5	18	20	7·6	160	3·5

Für dazwischenfallende Längen ist geradlinig zu interpoliren.

c) Bei continuirlichen Constructionen sind der Berechnung der Gurtungen die den Stützenweiten der belastenden Brückenfelder nach Scala a zufallenden Belastungen zu Grunde zu legen und jene Belastungscombinationen zu berücksichtigen, welche die maximalen Momente ergeben.

Für die Berechnung der Verstrebung dieser Constructionen sind dagegen innerhalb der betrachteten Oeffnung die Belastungen nach Scala b, für die gleichzeitig aber auch auf den anderen Brückenfeldern anzunehmenden Belastungscombinationen nur die Belastungen nach Scala a in Rechnung zu bringen.

d) Für andere als die in lit a, b und c betrachteten Constructionen (Hängewerke, Sprengwerke, Bogenbrücken, Balanceträger 2c.) sind, insoferne nicht die einfache Anwendung der Scalen a und b zulässig sein sollte, die anzunehmenden Belastungszüge derart zu wählen, daß dieselben bei den üblichen, frei aufliegenden Trägern annähernd den für Letztere gegebenen Belastungen entsprechen, und haben hiefür folgende Annahmen zu gelten:

Als Verkehrslast ist ein ideeller, mit drei vierachsigen Locomotiven zu je 3·6 Meter Gesammtradstand und 9·5 Meter Gesammtlänge sammt deren dreiachsigen Schlepptendern zu je 3 Meter Gesammtradstand und 6·1 Meter Gesammtlänge, sowie den noch erforderlichen zweiachsigen Lastwagen zu je 3 Meter Radstand und 7 Meter Gesammtlänge zusammengestellter Zug in Betracht zu ziehen, für welchen principiell der Achsendruck bei der Locomotive 13 Tonnen, bei dem Tender 10 Tonnen und bei dem Lastwagen 8 Tonnen beträgt.

Die Einwirkungen dieses Zuges sind jedoch bei kleinen Stützweiten mit Rücksicht auf vorkommende Achsendrücke zu 14 Tonnen entsprechend zu erhöhen, dagegen für sehr große Stützweiten wegen der Wahrscheinlichkeit zu ermäßigen, daß nicht alle Achsenbelastungen und Stände in der ungünstigsten Weise beschaffen sein dürften.

e) Behufs Berechnung eines Zwischenquerträgers ist als Verkehrslast die Hälfte der nach Scala a resultirenden Gesammtbelastung einer Brücke anzunehmen, als deren Stützweite die Entfernung von dem nächsten linksseitig gelegenen bis zu dem nächsten rechtsseitig gelegenen Querträger zu gelten hat.

Endquerträger sind je nach ihrer constructiven Anordnung fallweise zu berechnen, und ist hiebei im Sinne der vorangehenden Regel der eine fehlende Nachbarquerträger durch eine entsprechend entfernte theoretische Auflagstelle des Geleises zu ersetzen.

Schwellenträger sind wie auf den Querträgern gestützte Hauptträger zu behandeln.

f) Die Wirkung des Windes ist unter Annahme eines Seitendruckes von 270 Kilogramm per Quadratmeter auf die unbelastete und von 170 Kilogramm auf die durch einen Zug belastete Brücke zu ermitteln, beziehungsweise mit dem nachtheiligeren dieser beiden Einflüsse in Rechnung zu ziehen, wie folgt:

1. Bei der unbelasteten Brücke ist die eine der beiden Tragwände mit ihrer factisch exponirten Fläche, die zweite hingegen mit ihrer auf gleiche Weise zu messenden, jedoch nach der weiter unten folgenden Scala zu reducirenden Fläche in Rechnung zu bringen.

2. Bei der belasteten Brücke ist der Zug als ein 2·5 Meter hohes, 0·5 Meter über den Schienen befindliches fortschreitendes volles Rechteck zu behandeln. Als Angriffsfläche ist hiebei die Fläche des Zuges und des außerhalb des Zugumrisses befindlichen Theiles der einen Tragwand, sowie die *scalamäßig reducirte* Fläche dieser Theile in der zweiten Tragwand in Rechnung zu bringen.

Scala für die Reduction der exponirten Fläche auf der zweiten Tragwand.

Verhältniß der offenen Maschen-Flächen der Gesammtumrißfläche in der ersten Tragwand	Reductionsverhältniß für die exponirte Fläche der zweiten Tragwand.
bei 0·40	0.2
„ 0·60	0·4
„ 0·80	1·0

Bei dazwischenfallenden Werthen ist geradlinig zu interpoliren.

g) Für Constructionssysteme, bei welchen in Folge der Temperaturveränderungen Mehrspannungen eintreten (Bogenbrücken, continuirliche Träger auf hohen eisernen Jochen 2c.), sind diese selbstverständlich zu berücksichtigen.

Außerdem sind auch noch etwaige dynamische Wirkungen nach Maßgabe der Tracenverhältnisse und der anzuwendenden Geschwindigkeiten in Rechnung zu ziehen.

Bei Constructionen, welche den Stößen der Fahrzeuge ohne Vermittlung eines elastischen Zwischentheiles direct ausgesetzt sind, muß übrigens eine um 10 Procent vergrößerte Einwirkung der zufälligen Belastung in Rechnung gebracht werden.

h) Für solche normalspurige Local- und Schleppbahnen, auf welchen die schweren vierachsigen Locomotiven nicht verkehren, sind die in lit. a und b normirten Belastungen entsprechend zu ermäßigen, und zwar:

1. Um 20 Procent für solche Bahnen, deren Brücken nicht nachtheiliger beansprucht werden als durch dreiachsige Locomotiven mit 12 Tonnen Achsendruck, 1·2 Meter Achsenentfernung und 7·7 Meter Gesammtlänge sammt deren dreiachsigen Schlepptendern mit 25 Tonnen Gesammtlast und 6·3 Meter Gesammtlänge.

2. Um 40 Procent für solche Bahnen, deren Brücken nicht nachtheiliger beansprucht werden als durch dreiachsige Tenderlocomotiven mit 8·5 Tonnen Achsendruck, 1·1 Meter Achsenentfernung und 7·2 Meter Gesammtlänge.

§. 4. Inanspruchnahme.

Unter Zugrundelegung der im §. 3 lit. a, b, c, d, e, g, h bestimmten Belastungen und Einflüsse, sowie der Eigenlast der Construction darf die rechnungsmäßige Maximalinanspruchnahme des Materials pro Quadratcentimeter der nutzbaren Querschnittsfläche (d. i. nach Abzug der Nietlöcher, sowie der nicht mitwirkenden Theile des vollen Querschnittes) folgende Grenzen nicht überschreiten:

a) Bei Schweißeisen (Schmiedeeisen) für Zug, Druck und Abscherung:

1. Unter 40·0 Meter Stützweite 700 Kilogramm nebst 2 Kilogramm *Zuschlag für jedes* Meter Stückweite;

2. von 40·0 Meter Stützweite aufwärts und zwar:

für 40·0 Meter	. . . .	780	Kilogramm,
„ 80·0 „	. . . .	840	„
„ 120·0 „	. . . .	880	„
„ 160·0 „	und darüber . .	900	„

wobei die dazwischenfallenden Stützweiten geradlinig zu interpoliren und für die Quer- und Längsträger jener Werth zu nehmen ist, welcher der Stützweite dieser Träger zufällt;

3. zur Berechnung der Nieten auf Abscherung in nur einer Richtung 600 Kilogramm, beziehungsweise in mehreren Richtungen 500 Kilogramm, wobei noch zu beachten ist, daß die Projection der Nietlochleibung mit nicht mehr als 1400 Kilogramm pro Quadratcentimeter beansprucht werden darf;

4. für die Berechnung des Widerstandes gegen Abscherung in der Walzrichtung 500 Kilogramm;

5. das Schweißeisen (Schmiedeeisen) muß bei 3600 Kilogramm Bruchfestigkeit und darüber mindestens 12 Procent Dehnung in der Walzrichtung haben.

Bei einer geringeren Bruchfestigkeit muß eine verhältnißmäßig größere Dehnung, welche bei der noch gestatteten niedersten Bruchgrenze von 3300 Kilogramm mindestens 20 Procent zu betragen hat, vorhanden sein.

Die Dehnung ist an einem Probestabe von 5 Quadratcentimeter Querschnitt bei 20 Centimeter Markenentfernung zu messen. Ist die Verwendung eines Probestabes mit einem anderen als dem zuvor angegebenen Querschnitte nicht zu vermeiden, so ist mit Bezug auf den vorbeschriebenen Normalstab die Markenentfernung derart zu bestimmen, daß sich die Quadrate der Markenentfernungen wie die Querschnittsflächen verhalten.

b) Bei Gußeisen, welches Material keinen Hauptbestandtheil der freitragenden Construction bilden darf, sind die Eingangs bezeichneten Grenzen mit 700 Kilogramm auf Druck, 200 Kilogramm auf einfachen Zug und 300 Kilogramm auf Zug im Falle der Biegung und

c) bei Holz mit 80 Kilogramm auf Zug und Druck in der Faserrichtung festgesetzt.

d) Bei allen auf Pressung in Anspruch genommenen Constructionstheilen ist auf den erforderlichen Widerstand gegen Einknickung Bedacht zu nehmen.

e) Die Maximalinanspruchnahme, welche aus den in §. 3 lit. f normirten Einwirkungen des Windes mit Zuziehung der vorbesprochenen Inanspruchnahme je nach den betrachteten Constructionstheilen resultirt, darf folgende Grenzen nicht überschreiten:

ad §. 4 lit. a, Punkt 1 und 2	. . . .	1000	Kilogramm
„ §. 4 „ a, „ 3	. . . . . .	700	„
„ §. 4 „ a, „ 4	. . . . . .	600	„
„ §. 4 „ c	. . . .	90	„

§. 5. Sicherheitsvorkehrungen.

a) Bei Brücken oder Viaducten mit mehr als 20 Meter Gesammtlänge, zwischen den Schotterabschlußschwellen der Endöffnungen gemessen, muß den gefahrdrohenden Folgen einer etwaigen Entgleisung durch besondere Vorkehrungen entgegengewirkt werden.

Die üblichen Sicherheitslangschwellen (resp. Sicherheitsschienen) sollen die *Fahrschienen nicht um mehr als* 3 Centimeter überragen und *sind innerhalb des Geleises derart* anzulegen, daß zwischen denselben

und den Fahrschienen je eine 16 Centimeter breite Hohlrinne verbleibt, in welche der Radkranz frei einfallen kann.

Die Sicherheitslangschwellen müssen auf den Schotterabschlußschwellen der Endöffnungen frei aufliegen und über die ganze dazwischenliegende Objectslänge durchlaufen.

b) Den Einflüssen der Temperaturveränderungen ist mittelst beweglicher Auflager Rechnung zu tragen; auch muß für das Dilatationsspiel des Oberbaues vorgesorgt werden.

c) Geländer sind bei allen Brücken anzubringen, welche von der äußersten Weichenspitze einer mit Distanzsignalen versehenen Station, Haltestelle oder Abzweigestelle nicht mehr als 800 Meter oder aber von der Mitte einer Haltestelle, in welcher Zugskreuzungen nicht stattfinden und welche mit Distanzsignalen nicht versehen ist, nicht mehr als 200 Meter entfernt liegen.

Bei Localbahnen wird obige Entfernung ermäßigt, und zwar für Stationen mit Distanzsignalen bis auf 100 Meter über diese Signale, für Stationen ohne Distanzsignale bis auf 400 Meter über die äußerste Weichenspitze und für Haltestellen ohne Zugskreuzung bis auf 100 Meter von deren Mitte hinaus gemessen.

Bei Objecten mit mehr als 20 Meter Länge, zwischen den Schotterabschlußschwellen gemessen, sind ausnahmslos Geländer anzubringen, und wo Parallelflügel vorkommen, auch über diese letzteren zu verlängern.

§. 6. Ausnahmsfälle.

a) Für Linien, auf welchen außergewöhnlich schwere Fahrbetriebsmittel verkehren sollen, für Dampftramwaylinien, für normalspurige Bahnen ohne Locomotivbetrieb, für Bahnen abnormaler Spurweite, sowie bei Verwendung von Baumaterialien außergewöhnlicher Qualität und überhaupt in Ausnahmsfällen können alle vorangehenden Vorschriften von Fall zu Fall entsprechend geändert werden.

b) Für Materialen, wie Stein, Ziegel, Blei ꝛc., welche im §. 4 nicht angeführt erscheinen, sowie für jene Constructionstheile (Consolen, Säulen ꝛc.), welche zu den Haupt-, Quer- und Längsträgern nicht gehören, unterliegen die bezüglichen, möglichst auf Erfahrungen zu basirenden Annahmen einer speciellen Genehmigung.

§. 7. Ueberwachung des Baues.

Um von der vorschriftsmäßigen Ausführung der Brücken sich zu überzeugen, wird die Staatsverwaltung nach eigenem Ermessen den Bau überwachen, eventuell auch Festigkeitsproben mit den in Verwendung kommenden Materialsorten auf Kosten der Eisenbahnverwaltung anstellen lassen.

§. 8. Einleitung der commissionellen Prüfung und Erprobung.

a) Der Uebergabe neu hergestellter Brücken an den Bahnverkehr hat eine commissionelle Prüfung und Erprobung voranzugehen. Hiezu wird von Seite der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen ein Delegirter als Commissionsleiter entsendet.

Die Bahnverwaltung hat um Vornahme dieser Amtshandlung unter *Bezeichnung* der zu prüfenden Objecte sowie unter Angabe der bezüglichen *Genehmigungs*erlässe schriftlich einzuschreiten und zu derselben *folgende Behelfe* beizubringen:

1. Die schematische Skizze der zur Verwendung gelangenden Belastungszüge, welche thunlichst dieselben Momenteinwirkungen hervorrufen sollen, wie die im §. 3 (eventuell §. 6) normirten Belastungen.

Diese Züge müssen für jedes Geleise je nach den vorkommenden Stützweiten bis 15·0 Meter, bis 25·0 Meter oder über 25·0 Meter mindestens aus einer, zwei oder drei vollständig ausgerüsteten Locomotiven der schwersten Gattung, welche auf der betreffenden Bahn zu verkehren bestimmt sind, sowie aus den zur Deckung der größten Feldlänge noch erforderlichen auf volle Tragfähigkeit beladenen Wagen gebildet werden.

2. Den rechnungsmäßigen Nachweis der mit dem Probezuge auf den einzelnen Stützweiten gegenüber der vorgeschriebenen Belastung erzielten Procentualbelastungen, sowie den Ausweis der für den Probezug berechneten größten elastischen Formveränderungen.

b) Zur Prüfung und Erprobung hat die Bahnverwaltung einen sachverständigen Vertreter zu delegiren, welcher die genehmigten Original-Baupläne und die bezüglichen Genehmigungserlässe beizubringen hat.

Die Bahnverwaltung hat ferner für die Beistellung der Belastungszüge, der entsprechenden Meßvorrichtungen sowie für die Anbringung der im §. 11 besprochenen Fixmarken vorzusorgen.

§. 9. Durchführung der Belastungsproben.

a) Die Erprobung eines jeden Brückenfeldes hat sowohl mit ruhender, als auch mit rollender Last zu geschehen.

Sind mehrere Brücken mit gleicher Construction und gleicher, weniger als 10·0 Meter betragender Stützweite zu prüfen, so ist es gestattet, die Erprobung nicht auf alle diese Brücken auszudehnen, wenn nach Ausspruch des Vertreters der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen die bereits gewonnenen Resultate hinlänglich entscheidend erscheinen.

b) Zur Erprobung mit ruhender Last sind die im §. 8 lit. a besprochenen Belastungszüge successive in jene Stellungen zu bringen, bei welchen die Constructionen am nachtheiligsten beeinflußt werden und in jeder dieser Stellungen so lange zu belassen, bis eine weitere Formveränderung nicht mehr wahrnehmbar ist.

Bei den freiaufliegenden üblichen Constructionen genügt es, die successive über die halbe und ganze Stützweite belastete Brücke zu beobachten.

Bei größeren Bogenconstructionen sind außerdem noch jene zwei Belastungsfälle durchzuführen, bei welchen successive die Scheitelstrecke allein und dann bei unbelastetem Scheitel die beiden Seitenstrecken gleichzeitig belastet werden.

Bei continuirlichen Trägern sind für jedes Geleise zwei Belastungszüge erforderlich, mit welchen gleichzeitig zwei Brückenfelder belastet werden können.

Zur Erprobung eines Pfeilers und der über demselben liegenden Trägertheile müssen die anstoßenden Felder auf ihre ganze Länge gleichzeitig belastet werden.

Zur Erprobung der Trägermitte eines Feldes muß die Belastung successive auf die halbe und ganze Länge desselben, gleichzeitig aber auch auf die ganze Länge des größeren nächsten, beziehungsweise zweitnächsten Feldes erstreckt werden.

c) Zur Erprobung mit rollender Last ist vorerst auf jedem Geleise mit dem Probezuge, welcher nach der im §. 8 lit. a, Z. 1, enthaltenen Anordnung zusammenzustellen, jedoch höchstens mit zwei Locomotiven auszurüsten ist, eine Fahrt mit der Geschwindigkeit von ca. 20 Kilometer per Stunde vorzunehmen.

Hierauf ist auf jedem Geleise mit demselben Zuge eine Schnellfahrt mit der Geschwindigkeit von rund 40—50 Kilometer per Stunde vorzunehmen; diese Schnellfahrten können in späterer Zeit vorgenommen werden, falls die Mauerwerksanlage oder die Oberbauanschlüsse noch nicht gehörig consolidirt sind.

d) Bei zwei- oder mehrgeleisigen Brücken mit gemeinschaftlicher Tragconstruction soll die in den vorangehenden Absätzen bestimmte Probebelastung jedenfalls auf allen Geleisen gleichzeitig, eventuell aber auch vorerst auf jedem Geleise abgesondert vorgenommen werden.

e) Bei Local- und Schleppbahnen kann die Schnellfahrt (lit. c Abs. 2) entfallen.

§. 10. Protokoll.

Ueber das Ergebniß der commissionellen Prüfung und Erprobung ist ein Protokoll aufzunehmen, welchem die im §. 8 lit. a besprochenen Behelfe anzuschließen sind.

Dieses Protokoll hat insbesondere einen Ausweis der gemessenen bleibenden und elastischen Formveränderungen, sowie die Ablesungen an den Fixmarken (§. 11) zu enthalten und soll auch constatiren, inwieweit die Ausführung mit den genehmigten Bauplänen im Einklange steht.

Schließlich hat auch der Vertreter der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen die bedingte oder unbedingte Benützungsfähigkeit der geprüften Brücken protokollarisch auszusprechen, oder aber die Benützung bis auf höhere Verfügung zu untersagen.

§. 11. Periodische Untersuchungen.

a) Die Bahnverwaltungen haben — ganz abgesehen von der ihnen obliegenden permanenten Ueberwachung — mindestens alle 6 Jahre periodische Untersuchungen und Erprobungen der Brücken im Sinne der Bestimmungen des §. 9 lit. b und d vorzunehmen.

Hiebei ist es gestattet, zur Ermittlung der elastischen Einbiegung bei continuirlichen Constructionen die Belastung auf das jeweilig in Betracht gezogene Feld zu beschränken, und bei Constructionen jeder Art bis inclusive 25 Meter Stützweite die verkehrenden Züge als zufällige Last zu benützen.

b) Die gemachten Wahrnehmungen und die Proberesultate sind für jede Brücke gesondert zur Einsichtnahme der Aufsichtsbehörde in Evidenz zu halten.

Um diese Untersuchungen zu erleichtern, müssen bei allen Brücken mit mehr als 20 Meter Stützweite bereits vor der ersten Erprobung permanente Fixmarken an den Feldmitten und über den Stützpunkten jeder Tragwand angebracht werden, welche es gestatten, die im Laufe der Jahre etwa eingetretenen bleibenden Formveränderungen zu constatiren.

c) Die der Prüfung und Erprobung unterzogenen Objecte sind, insofern hiebei eine Verminderung der Tragfähigkeit constatirt wurde, sofort — sonst aber nur am Schlusse eines jeden Jahres unter Angabe der erhobenen Anstände — der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen bekanntzugeben.

§. 12. Verkehrsbeschränkungen.

Die Brücken dürfen nicht ohne Zustimmung der Generalinspection *der österreichischen* Eisenbahnen mit Fahrbetriebsmitteln befahren werden, *welche dieselben nachtheiliger* beeinflussen, als die der Festigkeitsberechnung *zu Grunde gelegenen* und in dem §. 3 (eventuell §. 6) besprochenen Be-

lastungen oder aber, welche gegen die räumlichen Anordnungen des §. 2 verstoßen.

B. Neu zu erbauende Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken.

§. 13. Vorbemerkung zur Anwendung der nachstehenden Vorschriften.

Bei der Prüfung und Genehmigung der Projecte für neu anzulegende Bahnüberbrückungen und für solche Zufahrtsstraßenbrücken, deren Herstellung von den Eisenbahnunternehmungen auf ihre Kosten bewirkt wird, dann in Betreff der Prüfung, Erprobung und Benützung der gedachten Objecte wird das Handelsministerium nach folgenden Vorschriften (§§. 14 bis 17) vorgehen, welche auch bei den einschlägigen Amtshandlungen der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen in Anwendung zu bringen sind.

§. 14. Vorlagen.

Bezüglich der Projectsvorlagen gelten die in den §§. 1 und 19 für Eisenbahnbrücken festgestellten Bestimmungen.

§. 15. Belastung.

Den Festigkeitsberechnungen sind im Allgemeinen, außer der permanenten Eigenlast der Construction, zweierlei Alternativen von zufälligen Belastungen zu Grunde zu legen, und zwar:

a) Die größtmögliche Wagenansammlung auf dem Fahrbahnplanum und eine gleichzeitige Menschenansammlung auf dem Gehwegplanum, sowie auf dem übriggebliebenen Theile des Fahrbahnplanums.
b) Eine Menschenansammlung sowohl auf dem Gehweg- als auch auf dem Fahrbahnplanum.

Von diesen beiden Belastungsarten ist in jedem einzelnen Falle und für jeden einzelnen Constructionstheil die nachtheiligere zu berücksichtigen.

Behufs Systemisirung der jeweils anzunehmenden Menschenlast per Quadratmeter, bezw. des schwersten Lastwagens werden sämmtliche Straßenbrücken in drei Classen eingetheilt, für welche, wenn nicht ausnahmsweise besondere Anordnungen getroffen werden, nachstehende Belastungsnormen zu gelten haben.

1. Classe.

1. Eine Menschenlast von 460 Kilogramm per Quadratmeter.
2. Ein vierrädriger Lastwagen zu 12 Tonnen Gesammtgewicht bei 7·8 Meter Länge (ohne Deichsel), 2·5 Meter Breite, 3·8 Meter Radstand, 1·6 Meter Geleiseweite, mit einer Bespannung von vier Pferden im Gesammtgewichte von 3 Tonnen auf 7·2 Meter Länge.

2. Classe.

1. Eine Menschenlast von 400 Kilogramm per Quadratmeter.
2. Ein vierrädriger Lastwagen zu 6 Tonnen Gesammtgewicht bei 5·4 Meter Länge (ohne Deichsel), 2·4 Meter Breite, 2·8 Meter Radstand, 1·5 Meter Geleiseweite, mit einer Bespannung von zwei Pferden im Gesammtgewichte von 1·5 Tonnen auf 3·6 Meter Länge.

3. Classe.

1. Eine Menschenlast von 340 Kilogramm per Quadratmeter.
2. Ein vierrädriger Lastwagen zu 3 Tonnen Gesammtgewicht bei

4·8 Meter Länge (ohne Deichsel), 2·3 Meter Breite, 2·4 Meter Radstand, 1·4 Meter Geleiseweite, mit einer Bespannung von zwei Pferden im Gesammtgewichte von 1 Tonne auf 3·2 Meter Länge.

Die Einreihung einer zu erbauenden Straßenbrücke in eine der vorstehend definirten Classen hat, sofern eine politische Begehung oder sonstige commissionelle Erhebung stattfindet, bei dieser zu geschehen, wobei auch über etwaige in Ausnahmsfällen gestellte Mehrforderungen zu verhandeln ist.

c) Die Einflüsse des Windes sind in der in §. 3 lit. f normirten Weise zu berücksichtigen, und ist hiebei die eventuelle Menschen- oder Wagenansammlung als ein fortschreitendes 2 Meter hohes volles Rechteck zu behandeln.

d) Ferner sind auch die Einflüsse der Temperaturveränderungen, insofern es das Constructionssystem bedingt, in Rechnung zu bringen oder aber durch die im §. 5 lit. b vorgeschriebenen Vorkehrungen zu berücksichtigen.

§. 16. Inanspruchnahme.

Unter Zugrundelegung der im §. 15 lit. a, b und d besprochenen Belastungen und Einflüsse, sowie der Eigenlast der Construction darf die rechnungsmäßige Maximalinanspruchnahme des Materials per Quadrat-Centimeter der nutzbaren Querschnittsfläche (das ist nach Abzug der Nietlöcher, sowie der nicht mitwirkenden Theile des vollen Querschnittes) folgende Grenzen nicht überschreiten.

a) Für Schweißeisen (Schmiedeeisen) wie in §. 4 lit. a, Z. 5, normirt gilt: 750 Kilogramm nebst 2 Kilogramm Zuschlag für jedes Meter Stützweite bis höchstens zusammen 900 Kilogramm, wobei Querträger, Längsträger und Zwischenglieder ebenfalls nach deren Stützweite zu behandeln sind.

b) Für Gußeisen gelten bezüglich der zulässigen Inanspruchnahme die in §. 4 lit. b festgesetzten Grenzen.

c) Ferner haben die im §. 4 lit. a, Z. 3 und 4, lit. c, d und e (eventuell §. 6 lit. b) bezüglich der Eisenbahnbrücken getroffenen Bestimmungen auch für die Straßenbrücken zu gelten.

§. 17. Prüfung, Erprobung und Verkehrsbeschränkung.

a) Die fertiggestellten Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken sind vor ihrer Benützung jedenfalls einer commissionellen Prüfung in Bezug auf die ordentliche Ausführung und auf die Einhaltung der genehmigten Baupläne zu unterziehen.

Hiefür ist unter Beibringung der erforderlichen Behelfe bei der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen einzuschreiten, und wird diese Behörde, unbeschadet der von den sonst etwa competenten Behörden und Organen zu stellenden weitergehenden Forderungen, von Fall zu Fall entscheiden, ob nebst der vorerwähnten Prüfung auch eine Probebelastung stattzufinden hat.

b) Die fertiggestellten Brücken müssen auch fernerhin mindestens alle sechs Jahre periodisch geprüft, eventuell erprobt werden, und ist hiefür in der in §. 11 lit. b und c dieser Verordnung angedeuteten Weise vorzugehen.

c) Die Befahrung der Brücken mit Fuhrwerken, welche dieselben nachtheiliger beeinflussen, als die den Festigkeitsberechnungen zu Grunde gelegene Belastung ist zu untersagen.

Damit es jedermann ermöglicht werde, die größte zulässige Belastung auf einfachste Weise kennen zu lernen, soll diese Belastung bei jeder Brücke auf einer Tafel ersichtlich gemacht werden.

C. Bestehende Brücken.

a) Eisenbahnbrücken.

§. 18. 1. Ueber alle bestehenden Eisenbahnbrücken ist eine nach Bahnlinien geordnete, entsprechend rubricirte Zusammenstellung zu verfassen, welche zum mindesten über Stationirung, Baujahr, Anzahl der Geleise, Stützweite, Winkel zwischen Objectsachse und Bahnachse, Constructionssystem, Lage der Bahn (oben, unten), Gattung und Bezugsquelle des Materiales, größte derzeit zu erleidende Belastung und hieraus resultirende Inanspruchnahme des Materiales ꝛc., sowie über erfolgte Genehmigung der Bauprojecte Aufschluß gibt.

Diese Zusammenstellung ist von jeder Bahnverwaltung binnen drei Monaten vom Tage der Kundmachung dieser Verordnung der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vorzulegen. Diese Behörde hat sodann auf Grund der bei Prüfung dieser Vorlagen gemachten Wahrnehmungen, eventuell nach Einholung weiterer Aufklärungen und Behelfe, mit thunlichster Beschleunigung die im Interesse der Sicherheit des Verkehres etwa erforderlichen Maßnahmen entweder im eigenen Wirkungskreise zu treffen oder erforderlichen Falles bei dem Handelsministerium in Antrag zu bringen.

2. Die Bahnverwaltungen haben ferner unabhängig von den vorerwähnten Erhebungen und Vorlagen, soweit dieß noch nicht geschehen sein sollte, ihre sämmtlichen Brücken unter Zugrundelegung der für jedes Geleise aus je zwei der schwersten Locomotiven der betreffenden Bahnlinie und der schwersten Lastwagen gebildeten Züge, im Uebrigen aber ganz im Sinne des in §. 11 dieser Verordnung gekennzeichneten Vorganges rechnungsmäßig zu prüfen und zu erproben und Resultate in Evidenz zu halten. Die ersten Erhebungen haben sofort nach dem Tage der Kundmachung dieser Verordnung zu beginnen.

Bei ungünstigem Ergebnisse der Probebelastung oder im Falle einer durch die Festigkeitsberechnung constatirten Ueberschreitung der nachstehend normirten Maximalinanspruchnahme des Materiales per Quadratcentimeter der nutzbaren Querschnittsfläche hat die Bahnverwaltung hierüber ungesäumt der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen unter Stellung geeigneter Vorschläge Mittheilung zu machen.

Diese Grenzen sind:

1. Für Schweißeisen (Schmiedeeisen) auf Zug, Pressung oder Abscherung . . . . 950 Kilogr.
2. Für die Nieten auf Abscherung . . . . 750 „
3. Für Holz auf Zug und Druck in der Fasernrichtung . 80 „

Für die Maximalinanspruchnahme, welche aus den in §. 3 lit. f normirten Einwirkungen des Windes mit Zuziehung der vorbesprochenen Inanspruchnahme je nach den betrachteten Constructionstheilen resultirt, werden diese Grenzen:

ad 1 auf 1050 Kilogramm
„ 2 „ 800 „
„ 3 „ 90 „

erweitert.

b) Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken.

Bezüglich der Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken (§. 13) ist gleichfalls von den Bahnverwaltungen die im Vorstehenden unter lit. a (§. 1) vorgeschriebene Zusammenstellung in der daselbst angeordneten Weise vorzulegen, und hat dieselbe insbesondere über die Disposition und

Breite der Fahrbahn, beziehungsweise der Gehwege die erforderlichen Angaben zu enthalten.

In dem Vorlageberichte sind gleichzeitig die für die betreffenden Objecte competenten Straßenverwaltungs- und Aufsichtsbehörden namhaft zu machen.

Die Bahnverwaltungen haben, unabhängig von dieser Anordnung, in geeigneter Weise sich von der Tragfähigkeit der Brücken gegenüber der factischen Belastung Ueberzeugung zu verschaffen und sind verpflichtet, sich an die competenten Straßenverwaltungs- und Aufsichtsbehörden zu wenden, damit auch hier die im §. 17 lit. b und c vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln zur Geltung kommen.

c) Untersuchung durch die Generalinspection.

Der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen bleibt es vorbehalten, die sub a erwähnten Eisenbahnbrücken und innerhalb ihrer Competenz (§. 13) auch die sub b angeführten Eisenbahnüberbrückungen und Zufahrtsstraßenbrücken jeder Art nach Bedarf und eigenem Ermessen im Sinne der vorangehenden Vorschriften der behördlichen Prüfung und Erprobung zu unterziehen.

D. Formelle Erfordernisse bezüglich der Eingaben, Vorlagen und Protokolle.

§. 19.

a) Alle im Sinne der §§. 1, 14, respective 6, 12, 17 lit. a, b, c und 18 lit. a, b dieser Verordnung einzureichenden Eingaben, sowie die im Sinne der §§. 8 und 10 vorzulegenden Behelfe oder aufzunehmenden Protokolle sind im Formate von 21 × 34 Centimeter zu halten.

b) Die als Beilagen dienenden Pläne und Berechnungen sind im oben erwähnten Formate gefaltet, beziehungsweise geheftet und in zweifacher Ausfertigung einzureichen und muß zum Mindesten das zum speciellen späteren Amtsgebrauche bestimmte Originalexemplar auf solchem Papiere oder Leinwandmateriale und mit solchen Zeichen-, Schreib- oder Vervielfältigungsmaterialien angefertigt sein, daß für dessen dauerhaften Bestand die nöthige Sicherheit geboten erscheint.

c) Nach erfolgter Genehmigung der im Sinne der §§. 1, 14, eventuell 6, 12, 17 lit. a, b, c und 18 lit. a, b vorgelegten Behelfe, sowie nach entsprechend durchgeführter Amtshandlung im Sinne der §§. 8, 9 und 10, 17 lit. a, 18 lit. c werden die entsprechend unterfertigten Duplicatsexemplare den Einsendern, beziehungsweise den Vertretern der Bahnverwaltung eingehändigt.

E. Schlußbestimmungen.

§. 20. Die Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung haben in Bezug auf die den Privat-Eisenbahnverwaltungen unterstehenden Eisenbahnen ohne jede Einschränkung, in Bezug auf die der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen unterstehenden Bahnlinien aber mit den folgenden Einschränkungen Anwendung zu finden:

a) Insoweit in Gemäßheit des mit der Verordnung des Handelsministers vom 23. Juni 1884, RGB. Nr. 103, kundgemachten, Allerhöchst genehmigten Statutes über die Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern oder kraft *besonderer Ermächtigung* des Handelsministers zur Genehmigung der *Projecte für die* Neuanlage, die Erweiterung oder die Reconstruction *der betreffenden* Bahnlinien überhaupt die Generaldirection der öster-

reichischen Staatsbahnen berufen erscheint, obliegt dieser Behörde auch die Genehmigung der Projecte für die Neuanlage oder den Umbau von Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Eisenbahn-Zufahrtsstraßenbrücken und hat demnach die im §. 1, resp. §. 14 und eventuell §. 6 vorgeschriebene Vorlage zu entfallen.

b) In einem solchen Falle (lit. a) werden die im Sinne der §§. 8, 9, 10 und 17 a vorzunehmenden Amtshandlungen ebenfalls durch die Generaldirection der österr. Staatsbahnen eingeleitet; es ist jedoch die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen unter Uebermittlung eines Exemplares der durch die gegenwärtige Verordnung vorgeschriebenen Behelfe rechtzeitig einzuladen, und hat bei den commissionellen Verhandlungen der Vertreter dieser Aufsichtsbehörde mit dem in den vorcitirten Paragraphen beschriebenen Wirkungskreise zu interveniren.

c) Wenn die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen auf Grund der ihr in Abschrift mitzutheilenden in den §§. 11 und 18 vorgesehenen Zusammenstellungen im Interesse der Betriebssicherheit eine Verfügung für nothwendig erachtet, so hat sie dieselbe sofort bei der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen in Antrag zu bringen, gleichzeitig aber auch dem Handelsministerium hierüber die Anzeige zu erstatten.

§. 21. Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit. Mit diesem Zeitpunkte treten die Verordnung des Handelsministeriums vom 30. August 1870, RGB. Nr. 114, sowie die Anordnungen im §. 21 Absatz 3 und 4 der Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jän. 1879, RGB. Nr. 19, außer Kraft.

2. Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, RGB. Nr. 57*),

womit in theilweiser Abänderung der Verordnung vom 25. Jänner 1879, RGB. Nr. 19, Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und commissionellen Behandlung der Projecte für Localbahnen und Schleppbahnen eingeführt werden.

I. Localbahnen.

§. 1. Die Bestimmung, ob einer projectirten Eisenbahn die Eigenschaft einer Localbahn zukomme, wird — insoweit darüber nicht ein Gesetz entschieden hat — vom Handelsministerium im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Ministerien bei Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten getroffen.

Diese Bewilligung wird für einen Zeitraum von höchstens Einem Jahre ertheilt.

Behufs Verlängerung der ertheilten Bewilligung bedarf es der Vorlage der im §. 1 der Verordnung vom 25. Jänner

*) *Noch giltig zufolge Erl. des* HM. v. 21. Jänner 1887, Z. 376, *CB. 16.*

1879, RGB. Nr. 19, angeführten Behelfe in dem Falle nicht, wenn der thatsächliche Beginn der technischen Vorarbeiten oder ein denselben entgegenstehendes Hinderniß nachgewiesen wird.

§. 2. In Ansehung von Localbahnen, bei welchen in Folge ihrer geringeren Bedeutung und Länge die Wahl der Trace, sowie die Lage und Zahl der Stationen durch die localen und Terrainverhältnisse gegeben erscheint, oder bei welchen die Wahl der Trace, sowie der Zahl und Lage der Stationen in der Zustimmung der Betheiligten begründet ist, findet ein abgekürztes Verfahren statt (§§. 3—5).

§. 3. Mit dem Concessionsgesuche kann sofort das Detailproject dem Handelsministerium vorgelegt werden.

Von den im §. 14 der Verordnung vom 25. Jänner 1879 vorgeschriebenen Behelfen kann:

a) der Situations-, beziehungsweise Grundeinlösungsplan (Z. 2) auf den Katastralmaßstab 1:2880 beschränkt werden;

b) die Sammlung maßgebender Querprofile (Z. 4) entfallen, wogegen Querprofile der von der Bahn mitzubenützenden Straßen bezüglich jener Punkte vorzulegen sind, wo ein Wechsel der Straßenbreite stattfindet, oder Engstellen bestehen;

c) die Vorlage des Grundeinlösungsplanes (Z. 2), sowie die Verzeichnisse Z. Z. 8 und 9, insoweit und insolange entfallen, als die Ausübung des Enteignungsrechtes nicht in Anspruch genommen wird.

§. 4. Das Handelsministerium kann, wenn es die projectirte Localbahn als gemeinnützig erkennt, auf Grund des vorgelegten Detailprojectes die politische Begehung anordnen.

Dieselbe findet nach Vorschrift des §. 6 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, RGB. Nr. 238, und mit der durch den etwaigen Wegfall der Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung (§. 3, c) bedingten Beschränkung nach den Bestimmungen des §§. 14 und ff. der Verordnung vom 25. Jänner 1879 statt.

Etwaige Tracen- und Stationsfragen sind vor allen anderen auszutragen.

Zeigt sich, daß hiedurch erhebliche Aenderungen des Projectes erforderlich werden, so ist bis zu deren Durchführung mit der Erörterung der hiedurch berührten Detailfragen innezuhalten und eventuell die Begehung bis zur Entscheidung der zu lösenden Vorfragen zu unterbrechen.

§. 5. Das Ergebniß der politischen Begehung ist behuf Erwirkung der Allerhöchsten Concession auf Grund des §. [illegible] des Concessionsgesetzes dem Handelsministerium vorzulegen.

Die politische Landesbehörde hat die Fällung der Enteignungserkenntnisse bis nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession aufzuschieben.

Der nach Maßgabe der Bestimmungen der §§. 19 und ff. der Verordnung vom 25. Jänner 1879 sich ergebende Bauconsens tritt erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft.

§. 6. Soferne bei einer Localbahn die Voraussetzungen des abgekürzten Verfahrens (§. 2) nach dem Erachten des Handelsministeriums nicht zutreffen, oder der Anwendung dieses Verfahrens ein besonderes Begehren des Concessionswerbers entgegensteht, wird eine Tracenrevision abgehalten, mit welcher in dem Falle, als bezüglich der festzustellenden Trace keine die Stationsanlagen alterirenden Varianten in Frage stehen, die Stationscommission vereinigt werden kann.

§. 7. Von den im §. 2 der Verordnung vom 25. Jänner 1879 bezeichneten Bestandtheilen des dem Handelsministerium vorzulegenden Generalprojectes entfallen:

a) das Generallängenprofil (Z. 3) in der Voraussetzung, daß die Bahnlänge nicht mehr als 30 Kilometer beträgt;
b) die Sammlung von Querprofilen (Z. 5), an deren Stelle im Falle der Mitbenützung von Straßen die im §. 3 lit. b) der gegenwärtigen Verordnung bezeichneten Straßenprofile zu treten haben.

Dem Projecte sind ebensoviele Copien der Specialkarte (Maßstab 1 : 75.000) oder in deren Ermanglung der Generalkarte, und eines die beantragte Trace, die Stationen und deren Zufahrten erläuternden Auszuges des technischen Berichtes beizuschließen, als Sprengel politischer Bezirksbehörden von der projectirten Localbahn berührt werden.

Insoweit es für die Projectsprüfung nothwendig ist, bleibt [illegible]s der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vor[illegible]ehalten, bezüglich jener Punkte der Bahn, wo sich Schwierig[illegible]iten ergeben, Querprofile (Maßstab 1 : 200) und falls das [illegible]ngenprofil aus einem Coten- oder Schichtenplane abgeleitet [illegible]rde, auch die letzteren zur Einsicht abzuverlangen.

§. 8. *Falls die Vereinigung* der Stationscommission *der Tracenrevision begehrt* wird, sind dem Generalprojecte

die Situationspläne der Stationen und Haltestellen (§. 8 Z. 3 der Verordnung vom 25. Jänner 1879) beizufügen.

§. 9. Im Uebrigen gelten für die Tracenrevision und Stationscommission unter Aufrechthaltung der in den §§. 3 und 10 der obigen Verordnung vom 25. Jänner 1879 bezeichneten Aufgaben dieser Commissionen, statt der bisherigen, die hier folgenden Bestimmungen (§§. 10—15).

§. 10. Das Handelsministerium ordnet über das entsprechend befundene Project im Wege der politischen Landesbehörde die commissionelle Amtshandlung an, und leitet gleichzeitig die im §. 7 Absatz 2 genannten Copien behufs Auflage derselben zu Jedermanns Einsicht unmittelbar an die politischen Bezirksbehörden.

Die commissionelle Amtshandlung kann an der Trace oder an einem geeigneten Orte in der Nähe derselben stattfinden, und ist binnen längstens vier Wochen nach Einlangen des Auftrages an die Statthalterei durchzuführen.

§. 11. Die Commission besteht aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, dem Vertreter des Reichs-Kriegsministeriums, soferne dasselbe auf die Entsendung eines solchen nicht verzichtet hat, einem Vertreter der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und dem Vertreter der politischen Bezirksbehörde für seinen Sprengel. Falls die Trace einen fortificatorischen Rayon berührt, bleibt es dem Reichs-Kriegsministerium vorbehalten, für diesen Rayon einen besonderen Vertreter zu entsenden.

Der Landesbehörde ist anheimgestellt, einen mit den Localverhältnissen vertrauten technischen Beamten von Fall zu Fall als Beirath der Commission beizugeben.

Dem Landesausschusse, den Handelskammern, sowie nach Umständen der Bergbehörde und anderen betheiligten Behörden und Körperschaften, deßgleichen den Verwaltungen jener bestehenden Bahnen, an welche die projectirte Localbahn anschließt, ist es, insoferne die dieselben berührenden Fragen nicht bereits im schriftlichen Wege ausgetragen erscheinen, anheimzustellen, an der commissionellen Verhandlung theilzunehmen.

Der Concessionswerber oder ein Vertreter desselben ist der Commission beizuziehen.

Jedem Betheiligten steht frei, bei der Commission zu erscheinen, und in Ansehung der Bahnrichtung und der Stationsanlagen, sowie auch in Ansehung der Interessen und etwaigen erworbenen Rechte bestehender Transportanstalten seine Ein-

wendungen oder Erinnerungen mündlich oder schriftlich vor-
vorzubringen.

§. 12. Der Commissionsleiter bestimmt innerhalb der im §. 10 bezeichneten Frist den Tag und Ort des Beginnes der commissionellen Verhandlung und hat hievon die im §. 11 Absatz 1 und 3 bezeichneten Vertreter, Behörden und Körperschaften, den Concessionswerber und die politischen Bezirksbehörden, deren Sprengel von der projectirten Localbahn berührt werden, zu verständigen, sowie gleichzeitig über das Stattfinden der Commission in der ämtlichen Landeszeitung eine Verlautbarung zu veranlassen, welche für die nicht speciell verständigten Interessenten als Einladung zu gelten hat.

§. 13. Die politischen Bezirksbehörden haben sofort nach Einlangen der im §. 7 Abs. 2 bezeichneten Behelfe, deren Auflage unter Verständigung der von der projectirten Localbahn berührten Gemeinden zu veranlassen, ferner binnen 24 Stunden nach Einlangen der Verständigung seitens des Commissionsleiters (§. 12). Zeit und Ort des Commissionsbeginnes den Gemeinden mit dem Beifügen bekanntzugeben, daß es jedem Betheiligten freisteht, seine allfälligen Einwendungen oder Erinnerungen bei der Commission mündlich oder schriftlich vorzubringen.

Die Vorstehungen der Gemeinden sind dießbezüglich zur sofortigen ortsüblichen Verlautbarung verpflichtet.

§. 14. Nach dem Ermessen des Commissionsleiters können die Mitglieder der Commission die Trace und die Stationsanlagen an Ort und Stelle besichtigen und daselbst Aeußerungen der Interessenten protokollarisch entgegennehmen.

Ueber das Commissionsergebniß ist ein Protokoll aufzunehmen, welches von dem Commissionsleiter, den anwesenden Commissionsmitgliedern und dem Schriftführer zu unterfertigen ist.

Das Commissionsprotokoll hat der Commissionsleiter binnen 8 Tagen nach Schluß der commissionellen Verhandlungen an das Handelsministerium vorzulegen.

§. 15. Auf Grund des Commissionsprotokolles entscheidet das Handelsministerium über die für die allfällige Ausführung der Localbahn maßgebende Trace, sowie — vorbehaltlich der seinerzeitigen definitiven Entscheidung nach Maßgabe des Eisenbahn-Concessionsgesetzes — über die Bedingungen, unter denen die Concession erworben werden kann.

§. 16. Für die außer dem Falle des abgekürzten Ver-

fahrens (§§. 3—5) stattfindende politische Begehung gelten die Erleichterungen der §§. 3 u. 4 der gegenwärtigen Verordnung.

§. 17. Bei Anordnung der politischen Begehung kann das Handelsministerium in von ihm als dringend erachteten Fällen die politische Landesbehörde ermächtigen, die im §. 17 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878 RGB. Nr. 30, sowie im §. 17 Abs. 3 und §. 20 der Verordnung vom 25. Jänner 1879 dem Handelsministerium vorbehaltene Entscheidung in dem Falle zu treffen, wenn ein mit Stimmeneinhelligkeit gestellter Commissionsantrag vorliegt.

§. 18. Alle Amtshandlungen in Bezug auf projectirte Localbahnen sind mit möglichster Beschleunigung durchzuführen.

§. 19. Von den nach §. 30 der Verordnung vom 25. Jänner 1879 vorzulegenden Behelfen entfällt das Generallängenprofil (Z. 1).

II. Schleppbahnen.

§. 20. Die §§. 36—38 der Verordnung vom 25. Jänner 1879 werden aufgehoben.

§. 21. Der nach §. 3 der Ministerialverordnung vom 1. November 1859, RGB. Nr. 200, dem Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ackerbauministerium vorbehaltenen Baubewilligung unterliegen nur diejenigen Bergwerkseisenbahnen, welche mit gleicher Spurweite in öffentliche Bahnen derart einmünden, daß ein Uebergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann.

Bei Anlage sonstiger Bergwerksbahnen, welche auf dem Territorium öffentlicher Eisenbahnen ausmünden, unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums nur die durch die Ausmündung der Bergwerksbahn an der öffentlichen Bahn hervorgerufenen baulichen Veränderungen (§. 18 der Verordnung vom 25. Jänner 1879).

§. 22. Nur für die im §. 21 Abs. 1 bezeichneten Bergwerksbahnen wird der Benützungsconsens durch die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen ertheilt.

Bei Einführung des Locomotivbetriebes auf sonstigen oberirdischen Bergwerksbahnen bleibt es der politischen Landesbehörde nach Einholung des Gutachtens der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vorbehalten, den Vollzug der vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen vor Eröffnung des Locomotivbetriebes zu constatiren und bei entsprechendem Befunde die Betriebseröffnung zu gestatten.

§. 23. Auf Schienenwege, welche zur Bringung der
›rstproducte dienen sollen, finden, soferne bezüglich ihrer
ılage die Voraussetzungen des §. 21 eintreten, die Bestim-
ıngen der §§. 21 und 22 Anwendung.

§. 24. Bei Schleppbahnen, welche (sei es im Sinne der
. 21—23 der gegenwärtigen Verordnung, sei es in Folge
ecieller Vorschriften) einer Baubewilligung des Handels-
inisteriums bedürfen, ist nach den im §. 18 der Verordnung
m 25. Jänner 1879 für Um- oder Zubauten zu einer im
aue oder Betriebe stehenden öffentlichen Bahn gegebenen
orschriften vorzugehen.

Der Consens zur Eröffnung einer Schleppbahn oder zur
enützung einzelner Theile derselben erfolgt, wie für Er-
:iterungsbauten auf im Betriebe stehenden Eisenbahnen (§. 32
r Verordnung vom 25. Jänner 1879).

§. 25. Die gegenwärtige Verordnung tritt gleichzeitig
it dem Gesetze, betreffend die Zugeständnisse und Be-
ınstigungen für Localbahnen, in Wirksamkeit.

. Bestimmungen über Genehmigung von Detailprojecten ır Pferdeeisenbahnen amerikanischen Systems, HM. 4. Juli 1870, Z. 9054.

Das Recht, die Modalitäten der Herstellung von Pferdeisenbahnen auf gewöhnlichen Straßen zu überwachen, und mithin die Bedingungen der Anlage zu genehmigen, steht der Staatsverwaltung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften unzweifelhaft zu, da dieses Recht sich als eine nothwendige Consequenz der mit a. h. Entschl. vom 25. Februar 1859 sanctionirten allgemeinen Grundsätze für die Anlegung derartiger Bahnen darstellt. Kraft der citirten a. h. Entschließung wurde nämlich das Handelsministerium ermächtigt, solche Unternehmungen unter der Bedingung zu gestatten, daß auf alle Rücksichten des unbeirrten öffentlichen Verkehres, sowie der Sicherheit überhaupt der vollkommenste Bedacht zu nehmen sei.

Soll das Handelsministerium aber für die Erfüllung dieser Bedingung einstehen und dafür die gesetzliche Verantwortlichkeit übernehmen, so muß demselben nothwendig auch das zur Erreichung des angestrebten Zieles erforderliche Mittel geboten und mithin das Recht zuerkannt werden, auf die Art der Durchführung von Pferdeeisenbahnunternehmungen entweder unmittelbar oder durch die hiezu delegirten Unterbehörden jenen Einfluß zu nehmen, der zur Wahrung der öffentlichen Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten nöthig scheint.

Auf Grund dieser Schlußfolgerung aus den bestehenden Gesetzen wurde denn auch mit dem bereits citirten Erlasse vom 23. Februar 1869, Z. 3466—568 die Concession zum Baue und Betriebe einer Pferdeeisenbahn in Brünn ausdrücklich *unter Vorbehalt* der Genehmigung der Detailpläne *durch die Staatsverwaltung* ertheilt, und überhaupt den Concessionären *die Befolgung aller* jener besonderen Vorschriften und Bestim-

mungen zur Pflicht gemacht, welche die Statthalterei sowohl hinsichtlich der Anlage und des Baues als hinsichtlich des Betriebes im öffentlichen Interesse zu erlassen finden würde.

Hiedurch ist nun kraft des dem Handelsministerium zufolge der citirten a. h. Entschließung zustehenden Concessionirungsrechtes eine Beschränkung des materiellen Inhaltes der ertheilten Concessionsbefugnisse statuirt worden, und haben diese letzteren eben nur innerhalb der hienach festgesetzten Grenzen rechtliche Geltung erlangt.

Mit diesem Grundsatze, welcher bei der Ausführung aller bisher concessionirten Pferdeeisenbahnen amerikanischen Systems festgehalten worden ist, und der sich auf das Rechtsverhältniß der Concessionäre zur Staatsverwaltung aus dem Titel der Concession bezieht, mithin dem öffentlichen Rechte angehört, ist aber das in dem Erlasse v. 8. Juli 1868, Z. 8858—1155*) ausgesprochene Princip sehr wohl vereinbar, daß die wirkliche Ausführung einer Pferdeeisenbahn dem Einverständnisse der Unternehmer mit den Eigenthümern der betreffenden Straßen anheimgestellt bleiben, und daß im Wege dieses Uebereinkommens auch die Feststellung der durch die besonderen localen Rücksichten gebotenen Modalitäten erfolgen müsse.

Denn dieses Princip normirt die privatrechtliche Stellung des Unternehmens hinsichtlich der Benützung der für die wirkliche Ausführung desselben benöthigten Straßen und sonstigen Grundflächen, und bildet eine Consequenz des Allerhöchst festgestellten allgemeinen Grundsatzes, daß bei der Herstellung von Pferdeeisenbahnen auf gewöhnlichen Straßen in die bestehenden Privatrechte nicht eingegriffen, demnach ein Expropriationsrecht nicht gewährt werden darf. In dem der Staatsverwaltung vorbehaltenen Genehmigungsrechte in Betreff der Ausführungsmodalitäten liegt aber ebenso wenig als in der seinerzeit erfolgten Concessionsertheilung und den auf Grund derselben getroffenen Verfügungen ein Eingriff in den gesetzlichen Wirkungskreis der autonomen Gemeinde.

Indem dieser letzteren vielmehr nach den bestehenden Bestimmungen die umfassendste Wahrung der ortspolizeilichen und sonstigen localen Rücksichten gesichert ist, wie dieß bereits mit dem Erlasse v. 28. März 1869, Z. 6545—1044 hervorgehoben wurde, kann durch die communale Ingerenz doch keineswegs der Staatsverwaltung jene Einflußnahme entzogen werden, welche zum Zwecke der Wahrnehmung der über den örtlichen Kreis hinausreichenden Verkehrs- und Sicherheitsinteressen nothwendig erscheint. Nach der Natur der Verhältnisse können beide Competenzsphären in vorsichtiger Handhabung, wie sie die stricte Beachtung des gesetzlichen Wirkungskreises erheischt, unbeirrt neben einander bestehen; tritt indessen ausnahmsweise der Fall ein, daß die locale Verfügung den staatlichen Rücksichten nicht genügt, so wird sich nach dem Zwecke des Gemeinwesens das örtliche und besondere Interesse dem allgemeinen und höheren Bedürfnisse unterordnen müssen.

---

*) Mit diesem Erlasse wurden den Statthaltereien in **Brünn** und in **Prag** jene Normen bekanntgegeben, welche für die Concessionirung, den Bau und Betrieb von Pferdebahnen amerikanischen Systems maßgebend und im I. Abschnitte dieser Sammlung angeführt sind. Aehnliche Mittheilungen erfolgten an die Statthalterei in **Graz** und in **Linz** mit den Handelsministerialerlässen v. 27. August 1870, Z. 11940—1594 und 12901—1731, dann an die Statthalterei in **Lemberg** und in **Triest** mit den Handelsministerialerlässen v. 30. September 1868, Z. 13713—1873 und 14406—1966.

Dritter Abschnitt.

Zufahrtsstraßen.

A. Allgemeine Anordnungen.

der Berücksichtigung, daß nunmehr die Staatseisenbahnen nach
ch in Betrieb gesetzt werden, habe ich es für nöthig befunden, mich
r vereinigten Hofkanzlei über die Grundsätze zu einigen, von
bei der Herstellung und Erhaltung neuer Verbindungsstraßen mit
aatseisenbahnen und insbesondere mit den Stationsplätzen der
: ausgegangen werden soll.

:sem zufolge wurde gemeinschaftlich beschlossen, daß die durch das
:lbare öffentliche Interesse gebotene Herstellung solcher Straßen an
Punkten, wo dieselbe für nothwendig erkannt wird, sowie die
ng derselben auf Kosten der Straßendotation bewirkt, — insoferne
ne derlei Herstellung aus speciellen Interessen einer einzelnen
chen oder physischen Person nothwendig, für das allgemeine Interesse
eichgiltig wäre, der Aufwand auch nur von der betheiligten Person
ı werden soll.

: Trace für solche aus dem Straßenbaufonde herzustellenden Ver-
sstraßen ist mittelst commissioneller Berathung der administrativen,
en, zollämtlichen und Staatseisenbahnbehörden und ihrer Organe
itteln und festzustellen, die Ausführung selbst aber den für derlei
berufenen administrativ-technischen Behörden vorbehalten. Was
ße betrifft, welche für die Aufstellung der Wägen vor den Bahn-
er Staatseisenbahnen nothwendig sind, so bilden sie einen unmittel-
Bestandtheil des Bahnhofes, und sind als zur Staatseisenbahn
zu betrachten, daher auch die Herstellung aus der Dotation der
isenbahnen zu geschehen hat, und die Erhaltung vorschriftsmäßig
ksicht auf die bestehenden Vertragsverhältnisse mit den betreffenden
unternehmungen zu bestreiten ist. Die Generaldirection der
isenbahnen wird übrigens für diese Plätze schon bei Ausmittlung
che des Bahnhofes Sorge tragen, und hiebei auf die Verhältnisse
es und die zu vermuthende Frequenz den gehörigen Bedacht zu
haben. (Hofkammerpräsidialerlaß v. 28. Febr. 1845, Z. 314,
n in den Hofkanzleidecreten v. 4. Februar 1845, Z. 35869, Pol.
d. 73, *Nr. 12*, und vom 6. März 1845, Z. 7658, Pol. GS.
Nr. 29.)

Im Nachhange zu den Hofkanzleidecreten vom 4. Febr. 1845, Z. 35869, und vom 6. März 1845, Z. 7658, wird der Landesstelle zur Wissenschaft bekannt gegeben, es sei laut einer Mittheilung des Präsidiums der allgemeinen Hofkammer v. 31. Jänner 1846, Z. 153, von demselben unter Einem die Verfügung getroffen, und der Generaldirection für die Staatseisenbahnen zur Richtschnur vorgezeichnet worden, daß in allen Fällen, in welchen die sogenannten Rampen oder Auffahrten, welche an jenen Stellen, wo die Bahnhöfe in einer Aufdämmung angelegt sind, als Uebergangsmittel zwischen den höher gelegenen Aufstellungsplätzen der Bahnhöfe und der tiefer liegenden Zufahrtsstraße dienen, und abgesehen von den Zufahrtsstraßen zur Benützung der Aufstellungsplätze und Bahnhöfe nothwendig sind, unmittelbar an die Aufstellungsplätze der Bahnhöfe der Staatseisenbahnen anstoßen, ihre Herstellung sowie die allenfalls damit verbundenen Einlösungen von Gebäuden und Realitäten, dann die Beschaffung und Erhaltung derselben für Rechnung der Staatseisenbahnen zu geschehen habe. (Hofkdec. 5. Februar 1846, Z. 4076, Pol. GS. Bd. 74, Nr. 15.)

Auf jene Privatgesellschaften, welche die Staatseisenbahnen käuflich an sich gebracht haben, sind als Rechtsnachfolger der Staatsverwaltung alle Rechte und Verbindlichkeiten der letzteren aus dem Titel des Eisenbahnbaues und Betriebes und sonach auch jene übergegangen, welche aus den Erlässen der vereinigten Hofkanzlei v. 4. Februar 1845 und v. 6. März 1845, Nr. 12 und 29 der Pol. GS. und des Hofkammerpräsidiums vom 28. Februar 1845 in Betreff der Herstellung und Erhaltung von neuen Zufahrtsstraßen zu den Bahnhöfen und in Betreff der Herstellung und Erhaltung der Wagenaufstellungsplätze sich ergeben. Daß später concessionirte Bahnunternehmungen in dieser Beziehung den Uebernehmern der Staatsbahnen gleichgestellt sind, geht aus der Analogie hervor. Nachdem im Eisenbahnkonzessionsgesetze über Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen keine besondere Verfügung getroffen wurde, so haben in dieser Beziehung die oben angeführten Verordnungen zu gelten. (HM. 16. Juli 1864, Z. 3099.)

Eine Bahnverwaltung kann, auch wenn ihr die Erhaltung der Bahnhofzufahrtsstraße obliegt, doch nicht auch zu der Beleuchtung verhalten werden, indem sie lediglich eine entsprechende Beleuchtung des Vorplatzes beim Bahnhofe zu besorgen hat. (HM. 21. März 1873, CB. 1873 : 39.)

B. Landesgesetze über Herstellung und Erhaltung der Eisenbahn-Zufahrtsstraßen.

1. Dalmatien.

Gesetz vom 24. Jänner 1885, LGB. Nr. 5.

§. 1. Die Erstanlage der Zufahrtsstraßen zu den Stationen und Frachtenmagazinen der Eisenbahnen, deren Lage von den competenten Behörden bestimmt wird, fällt, falls hiezu nicht die betreffende Eisenbahngesellschaft, oder eine physische oder juristische Person durch ein Gesetz, oder durch Concession, oder vertragsmäßig verpflichtet ist, den betheiligten Gemeinden zur Last, und ist der betreffende Kostenaufwand als eine gemeinsame, die ganze Gemeinde treffende Auslage anzusehen.

Als Erstanlage wird auch die Regulirung und der vollkommene *Umbau einer bereits* bestehenden, aber den gegenwärtigen Anforderungen *des Verkehrs nicht* mehr entsprechenden Straße anzusehen sein.

§. 2. Nach Prüfung der besonderen Verhältnisse trifft der Landesausschuß die Entscheidung, ob eine zu einer Eisenbahnstation führende Straße, und dann, ob solche entweder auf Kosten einer oder mehrerer Gemeinden gebaut werden soll.

Im letzteren Falle entscheidet derselbe außerdem, nach welchem Verhältnisse eine jede der interessirten Gemeinden zu den Baukosten beizutragen hat.

In den beiden Fällen sind vor der Entscheidung die betheiligten Gemeinden einzuvernehmen.

§. 3. Die zu den Eisenbahnstationen führenden Straßen sind den Verkehrsanforderungen sowie der Gattung der Fuhrwerke, von welchen sie befahren werden, entsprechend zu bauen.

In keinem Falle darf deren Breite weniger als 4 Meter betragen.

§. 4. Die technische und ökonomische Verwaltung der zu einer Eisenbahn führenden Straße obliegt der zu dem Bau derselben verpflichteten Gemeinde.

Falls mehrere Gemeinden zu diesem Bau verpflichtet sind, so steht die Verwaltung derjenigen Gemeinde zu, in deren Gebiete die Eisenbahnstation errichtet ist.

In diesem Falle ist vor dem Beginne der Bauführung der technische Entwurf sammt dem Ausführungsmodus allen dabei betheiligten Gemeinden mitzutheilen.

Ueber etwa vorkommende Streitigkeiten hat der Landesausschuß zu entscheiden.

§. 5. Falls eine Gemeinde sich weigern sollte, eine für nothwendig erkannte Straße (§. 2) zu erbauen, oder der mit der Ausführung und Verwaltung dieses Baues beauftragten Gemeinde die entsprechende Concurrenzquote abzuführen (§. 4), kann der Landesausschuß entweder den Bau ausführen, oder die betreffende Concurrenzquote auf Kosten der hierzu verpflichteten Gemeinde vorschießen, und die zur Deckung der Auslagen oder des bewilligten Vorschusses nöthigen Zuschläge zu den directen Steuern ihr auferlegen.

§. 6. Die Bestimmungen der beiden vorhergehenden Paragraphe haben auch auf die Erhaltung der zu den Eisenbahnstationen führenden Straßen Anwendung.

§. 7. Beim Vorhandensein rücksichtswürdiger Umstände wird den dabei betheiligten Gemeinden zum Baue und zur Erhaltung der Zufahrtsstraßen zu einer Eisenbahnstation eine Subvention aus Landesmitteln ertheilt.

§. 8. Hinsichtlich der Auferlegung von Realleistungen zur Ausführung der Bau- und Erhaltungsarbeiten gelten die Bestimmungen der §§. 14, 15, 16 und 17 des Gesetzes vom 7. April 1873, LGB. Nr. 24, betreffend die Herstellung und Erhaltung der öffentlichen nicht ärarischen Wege.

§. 9. Die politischen Behörden haben die Pflicht, darüber zu wachen, daß die zu den Eisenbahnstationen führenden Straßen im gesetzlich vorgeschriebenen Zustande erhalten, und daß die Benützung derselben Jedermann frei bleibe.

Es liegt ihnen ob, in Fällen von Verkehrsstörungen oder Gefährdung der Sicherheit der Person oder des Eigenthums die erforderliche Abhilfe von den hierzu verpflichteten Organen in Anspruch zu nehmen, und in dringenden Fällen, wo die Abhilfe nicht rechtzeitig einlangen könnte, dieselbe unter gleichzeitiger Verständigung der Betheiligten unmittelbar auf Kosten der Verpflichteten zu treffen.

§. 10. Die bestehenden *Gesetze über die* Expropriation zu ärarischen *Straßenbauzwecken finden auch auf den Bau* der in diesem Gesetze erwähnten *Straßen, sowie der auf denselben* befindlichen Manufacte Anwendung.

2. Galizien und Lodomerien sammt dem Großherzogthume Krakau.

Gesetz vom 15. April 1881, LGB. Nr. 46 (CB. 1881: 60).

§. 1. Eisenbahnzufahrten sind öffentliche Straßen, welche Eisenbahnhöfe und Eisenbahnstationen mit den nächsten Städten oder Märkten, mit den Reichs-, Landes- oder Bezirksstraßen verbinden. Die vor den Bahnhöfen und Stationen für den Personen- und Wagenverkehr bestimmten Plätze, sowie Rampen, welche diese Plätze mit den Eisenbahnzufahrten verbinden, sind nicht Bestandtheile derselben.

§. 2. Die Umlegung oder vollständige Reconstruction einer bestehenden, aber in ihrer baulichen Beschaffenheit den Ansprüchen des Verkehrs nicht entsprechenden Eisenbahnzufahrt wird als ein Neubau angesehen.

§. 3. Der Bau öffentlicher Eisenbahnzufahrten wird im Concurrenzwege ausgeführt, soferne die Verpflichtung hiezu nicht auf der Bahnunternehmung oder einer anderen physischen oder moralischen Person auf Grund der Eisenbahnconcession oder eines speciellen Rechtstitels lastet.

Zu dieser Concurrenz gehören:

a) die Eisenbahnunternehmungen;
b) jene politischen Bezirke, durch welche die Eisenbahnzufahrten führen;
c) jene Gemeinden und Gutsbezirke, in deren Bereiche die Eisenbahnzufahrten sich befinden;
d) die Eigenthümer von Bergwerken, Steinbrüchen und sonstigen ausschließlichen Fabriksunternehmungen nach Maßgabe der ihnen aus den Eisenbahnzufahrten erwachsenden Vortheile;
e) der Landesfond.

§. 4. Die Baukosten, sowie auch die Kosten für den Ankauf der Gründe und alle anderen Entschädigungen tragen die Concurrenzparteien in dem nachstehenden Verhältnisse:

1. Ein Drittel sämmtlicher Kosten trägt die Eisenbahnunternehmung.

2. Ein Drittel tragen die Bezirke, durch welche die Eisenbahnzufahrt führt.

3. Ein Theil der Kosten wird durch Beiträge der Gemeinden und der Gutsgebiete bestritten, welche der Bezirksrath innerhalb der Grenzen des in Kraft bestehenden Straßengesetzes bestimmt.

Diese Beiträge dürfen in keinem Falle den sechsten Theil der Baukosten übersteigen, welche auf die Zufahrt im Bereiche der mit dem Gutsgebiete eine Ortschaft bildenden Gemeinde entfallen.

4. Der Bezirksausschuß hat im Einverständnisse mit der politischen Bezirksbehörde Sorge zu tragen, damit mit den im §. 3 lit. d bezeichneten Concurrenzparteien ein gütliches Uebereinkommen über das Verhältniß, in welchem dieselben zu den Baukosten der Zufahrtsstraßen beizutragen haben, und über die Art dieser Concurrenzleistung zu Stande komme.

Kommt ein derartiges Uebereinkommen nicht zu Stande, so entscheidet hierüber der Landesausschuß im Einverständnisse mit der Statthalterei, und in Ermangelung eines solchen Einverständnisses das Ministerium des Innern gemeinschaftlich mit dem Handelsministerium.

Ebenso ist bei Bestimmung der Art der Abstattung der auf die Eisenbahnunternehmungen entfallenden Concurrenz vorzugehen.

5. Die Kosten, welche durch die im §. 3 lit. a, b, c und d bezeichneten Parteien nicht bedeckt werden, trägt der Landesfond.

§. 5. Ueber die Nothwendigkeit des Baues einer neuen Zufahrt zu einem Bahnhofe oder einer Eisenbahnstation, sowie über die Nothwendigkeit

der Umlegung oder Reconstruction bestehender Zufahrten wie auch über die Richtung dieser Zufahrten entscheidet über Antrag des Bezirksrathes die Statthalterei im Einverständnisse mit dem Landesausschusse, und bei Abgang eines solchen Einverständnisses das Ministerium des Innern gemeinschaftlich mit dem Handelsministerium.

§. 6. Im Falle des Baues einer neuen Eisenbahn, eines neuen Bahnhofes oder einer Bahnstation wird die nach den Eisenbahnvorschriften zur Erhebung des Sachverhaltes entsendete politische Commission zugleich die Nothwendigkeit der entsprechenden Zufahrten, sowie die technischen Bedingungen des Baues oder der Reconstruction und Erhaltung der Zufahrtsstraße zu erheben haben.

Bei dieser Commission wird ein Abgeordneter des Landesausschusses interveniren.

§. 7. Hat die Eisenbahnunternehmung beim Baue eines neuen Bahnhofes oder einer Station ausschließlich für diesen Bau eine Straße angelegt, welche als öffentliche Eisenbahnzufahrt dienen kann, so ist dieselbe auf Verlangen des Bezirksrathes verpflichtet, die angelegte Straße den im §. 3 bezeichneten Concurrenzparteien gegen festzustellende Entschädigung, nöthigenfalls im Wege der zwangsweisen Enteignung abzutreten.

§. 8. Zu den Kosten der Erhaltung der nach §. 5 für nothwendig erkannten Eisenbahnzufahrten haben die Concurrenzparteien in dem Verhältnisse und unter den im §. 4 festgesetzten Bedingungen beizutragen, soferne die Verpflichtung der Eisenbahn auf Grund der Concession oder eines speciellen Rechtstitels nicht geringer wäre.

§. 9. Alle mit diesem Gesetze normirten Beiträge der Concurrenzparteien sind nöthigenfalls auf Verlangen des Landesausschusses im Wege der politischen Execution einzubringen.

§. 10. Der Bezirksausschuß führt die ganze technische und administrative Verwaltung bei dem Baue und der Erhaltung der Eisenbahnzufahrtsstraßen.

Mit Zustimmung des Bezirksausschusses und mit Bewilligung des Landesausschusses kann die Eisenbahnunternehmung den Bau und die Erhaltung der Zufahrten selbst übernehmen, und wird zu diesem Zwecke die entfallende Concurrenzgebühr von den zu dieser Concurrenz verpflichteten Parteien zu erhalten haben.

§. 11. Sollte der Bezirksausschuß den Bau oder die Erhaltung einer Eisenbahnzufahrt nicht entsprechend oder nicht mit der gehörigen Sparsamkeit führen, so steht dem Landesausschusse das Recht zu, sowohl den Bau als auch die Erhaltung der Zufahrtsstraße in seine unmittelbare Verwaltung zu nehmen. Der Landesausschuß hat über die erfolgte Uebernahme des Baues oder der Erhaltung einer Eisenbahnzufahrt in der nächsten Landtagssession Bericht zu erstatten.

§. 12. Wenn die Zufahrt durch zwei oder mehrere Bezirke führt, so hat in den Fällen der §§. 5 und 7 der Landesausschuß zu entscheiden, falls die Beschlüsse der Bezirksräthe sich widersprechen.

§. 13. In Fällen, wo das gegenwärtige Gesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält, gelten die Vorschriften des allgemeinen Straßengesetzes, insbesondere rücksichtlich der Oberaufsicht des Landesausschusses, der Competenz der autonomen Behörden und des Aufsichtsrechtes der politischen Behörden.

§. 14. Die Kosten des Baues und der Erhaltung solcher Eisenbahnzufahrten, die nicht zum öffentlichen Gebrauche dienen, haben die Interessenten allein zu tragen.

§. 15. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

3. Istrien.

Gesetz vom 8. November 1871, LGB. Nr. 14.

§. 1. Die erste Herstellung von Zufahrtsstraßen zu Bahnhöfen und zu Aufnahmsstationen der Eisenbahnen, deren Standort behördlich festgestellt wurde, erfolgt, wenn nicht die betreffende Eisenbahngesellschaft oder aber eine dritte physische oder moralische Person durch das Gesetz, durch die Bedingungen der Concessionsertheilung oder vertragsmäßig hiezu verpflichtet ist, in der Regel durch die Concurrenz des Landes und der betheiligten Gerichtsbezirke in der Weise, daß das Land die Auslagen für alle Kunstarbeiten, für allfällige Grundablösung und für die technische Bauleitung, alle übrigen Kosten der Herstellung hingegen die Gerichtsbezirke selbst tragen.

Ist der Bahnhof oder der Aufnahmsstationsplatz seiner Lage nach einem über mehrere Bezirke ausgedehnten Verkehre zu dienen bestimmt, so constatirt vorerst der Landesausschuß diesen Umstand, und entscheidet sofort, nach welchem Verhältnisse die Herstellungskosten der bezüglichen Straße auf die betheiligten Bezirke aufzutheilen seien.

§. 2. Der Landesausschuß entscheidet nach Erwägung aller maßgebenden Umstände über die Nothwendigkeit der Herstellung der einzelnen Zufahrtsstraßen durch die im vorigen Paragraphe bezeichnete Concurrenz; er bestimmt die Art und Weise der Ausführung des Baues, und es steht ihm ausschließlich die Oberaufsicht über die Bauführung zu. Die unmittelbare Leitung der Arbeiten besorgen die betreffenden Straßencomités, welchen auch die Verwaltnng des Concurrenzfondes gegen nachträgliche Rechnungslegung an den Landesausschuß obliegt.

§. 3. Der Landesausschuß kann den betheiligten Bezirken nach Maßgabe des nachgewiesenen Bedürfnisses und auf Grundlage des Projectes und Kostenvoranschlages auf Rechnung ihrer Concurrenzbeiträge angemessene Vorschüsse bewilligen, welche in der Folge dem Landesfonde ersetzt werden müssen.

Die Concurrenzbeiträge der Bezirke werden von den nämlichen Organen und mit gleichen Mitteln eingetrieben, wie die Steuern.

§. 4. Die Zufahrtsstraßen, deren erste Herstellung nach diesem Gesetze erfolgte, sind nach einem Jahre nach ihrer Vollendung dem Straßencomité desjenigen Gerichtsbezirkes zur weiteren Erhaltung zu übergeben, in deren Gebiete sie liegen.

§. 5. Wenn eine Eisenbahnstation lediglich im Interesse einer oder mehrerer Gemeinden errichtet wurde, so fällt die Herstellung der bezüglichen Zufahrtsstraße ausschließlich zur Last der betheiligten Gemeinden.

Rücksichtlich der weiteren Erhaltung dieser Zufahrtsstraßen bleiben aber die Bestimmungen des vorausgehenden Paragraphes maßgebend.

§. 6. Die Gemeinden müssen die Zufahrtsstraßen zu den Bahnhöfen in einer dem Bedürfnisse und der Beschaffenheit der gewöhnlich vorkommenden Fuhrwerke entsprechenden Weise herstellen. Die Entscheidung über die Art und Weise des Baues und der Bauführung steht den Gemeinden selbst zu. Der Landesausschuß entscheidet nach Erwägung aller einschlägigen Momente, ob eine Zufahrtsstraße von einer oder mehreren Gemeinden herzustellen sei, und im letzteren Falle, in welchem Verhältnisse jede Gemeinde zu den Kosten der Herstellung beizusteuern habe.

§. 7. Die Umlegung, sowie die vollständige bauliche Instandsetzung einer schon bestehenden, ihrer baulichen Beschaffenheit nach den Ansprüchen des Verkehrs nicht entsprechenden Zufahrtsstraße ist der ersten Herstellung gleich zu achten.

§. Die Herstellung und Erhaltung von Zufahrtsstraßen, welche Interesse von Privaten berühren, bleibt diesen Interessenten n.

4. Kärnten.

om 7. August 1881, LGB. Nr. 22, CB. 1881 : 110.

I. Eisenbahn-Zufahrtsstraßen sind jene öffentlichen Straßen, welche bindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit dem nächst- n Fahrwege, oder mit dem Gebiete der nächstgelegenen Städte, oder Ortschaften vermitteln, insoferne sie nicht bereits einen Be- l einer zur Stadt, zum Markte oder zu einer Ortschaft gehörigen bilden.

tze vor den Bahnhöfen oder Aufnahmsstationen, welche für den n- oder Wagenverkehr nothwendig sind, die erforderlichen Ver- srampen oder Auffahrten zwischen den höheren Aufstellungsplätzen nhöfe oder Stationsplätze und den tiefer liegenden Zufahrtsstraßen, als Bestandtheile der Bahn zu den Zufahrtsstraßen nicht gerechnet.

2. Die Kosten der Herstellung neuer Zufahrtsstraßen, der Adap- estehender Straßen zu Zufahrtsstraßen, der Umlegung und Re- tion bestehender Zufahrtsstraßen zu den Bahnhöfen und Aufnahms- t der Eisenbahnen, deren Standort behördlich festgestellt wurde, wenn nicht die betreffende Eisenbahngesellschaft oder eine dritte oder moralische Person durch das Gesetz, durch die Bedingungen cessionsertheilung oder im Grunde eines besonderen Rechtstitels rpflichtet ist, mit je einem Drittel zu tragen:

Landesfond,

Eisenbahnunternehmung,

Gemeinden, Grund- oder Werksbesitzer und Unternehmungen, he an der Eisenbahnstation ein hervorragendes Interesse haben.

3. Der Landesausschuß entscheidet im Einverständnisse mit der egierung über die Nothwendigkeit der Herstellung einer neuen -Zufahrtsstraße, der Adaptirung bestehender Straßen zu Eisenbahn- straßen und der Umlegung oder Reconstruction einer bestehenden -Zufahrtsstraße, über die von der Concurrenz hiefür zu leistende summe, endlich über die Heranziehung von Interessenten (2 lit. c) oncurrenz und die denselben aufzuerlegenden Antheile.

n zwischen dem Landesausschusse und der Landesregierung ein ändniß nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des vorzulegen, welches einverständlich mit dem Handelsministerium Instanz zu entscheiden hat.

. Die Durchführung der in §. 2 erwähnten Bauten und die Auf- die jeweilig bestehenden Bahnhof-Zufahrtsstraßen steht dem Landes- e zu.

Landesausschuß kann diese Aufsicht unmittelbar und durch die ausschüsse pflegen und zu diesem Ende jede Zufahrtsstraße Einem henden Straßenausschüsse mit allen durch das Landesgesetz vom ember 1871, §. 27, für die Straßenausschüsse normirten Rechten chten zuweisen.

. Der Landesausschuß kann auf Grund der Baupräliminarien tenüberschläge von der Eisenbahnunternehmung, den Gemeinden, und Werksbesitzern, sowie Unternehmungen, angemessene Vorschüsse nung der Concurrenzbeiträge verlangen. (§. 2.)

Concurrenzbeiträge sind nach Vollendung des Baues an den nd zu entrichten.

§. 6. Die Kosten der Erhaltung aller Bahnhof-Zufahrtsstraßen, der bestehenden wie künftigen (insoweit nicht die betreffende Eisenbahngesellschaft oder eine dritte physische oder moralische Person durch das Gesetz, oder im Grunde eines besonderen Rechtstitels zur Erhaltung verpflichtet ist), sind von einer Concurrenz zu tragen, welche aus dem Landesfonde, aus den im §. 2 lit. c genannten Interessenten und aus der betreffenden Eisenbahngesellschaft zu bestehen hat.

§. 7. Der Beitrag des Landesfondes wird auf ein Drittel der Kosten festgesetzt.

Ueber die Höhe des Beitrages der übrigen Concurrenten entscheidet der Landesausschuß im Einverständnisse mit der Landesregierung.

Wenn zwischen dem Landesausschusse und der Landesregierung ein Einverständniß nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des Innern vorzulegen, welches einverständlich mit dem Handelsministerium in letzter Instanz zu entscheiden hat.

§. 8. Die im Grunde dieses Gesetzes zu leistenden Concurrenzbeiträge sind vierteljährlich im vorhinein an den Landesfond abzuführen und über Ansuchen des Landesausschusses von den saumseligen Parteien, wie die übrigen Landesumlagen, durch die politischen Behörden einzubringen.

§. 9. Die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen, welche nur das Interesse der Bauunternehmung oder von Privaten berühren, bleibt diesen Interessenten überlassen.

Die Entscheidung, ob dieser Fall eintrete, erfolgt durch den Landesausschuß im Einverständnisse mit der Landesregierung, und in letzter Instanz durch das Ministerium des Innern im Einverständnisse mit dem Handelsministerium.

§. 10. Sollten von Seite der Bauunternehmung bei Anlage neuer Bahnstationen zur Ermöglichung der Bauführung bereits Fahrwege hergestellt worden sein, welche als Bahnhof-Zufahrtsstraßen gelten oder zu solchen umgestaltet werden können, so ist die Unternehmung verpflichtet, diese Wege gegen eine, nöthigenfalls im Expropriationswege auszumittelnde Entschädigung der Concurrenz zu überlassen.

§. 11. Die politischen Behörden sind berechtigt und verpflichtet, darauf zu bringen, daß die Eisenbahn-Zufahrtsstraßen rechtzeitig hergestellt und stets im guten Stande erhalten werden.

§. 12. Die im §. 2 des Gesetzes vom 20. November 1871, Z. 27, unter ZZ. 2, 10, 12, 15, 16, 19, 21, 23 und 30 angeführten Bahnhof-Zufahrtsstraßen werden aus der Kategorie der Landesstraßen ausgeschieden.

§. 13. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage der Kundmachung desselben.

5. Krain.

Gesetz vom 2. März 1874, LGB. Nr. 10.

§. 1. Zur Feststellung der Concurrenz für die Herstellung und Erhaltung von Zufahrtsstraßen zu den Bahnhöfen und Aufnahmsstationen der Eisenbahnen, deren Standort behördlich bestimmt wird, hat vor allem die politische Begehungscommission, welche vor der Concessionirung der Eisenbahnbauten nach §. 6 des Gesetzes vom 14. Sept. 1854, RGB. Nr. 238, *abzuordnen ist*, oder erforderlichen Falls bei bereits bestehenden Bahnen *eine besondere*, zu diesem Zwecke auf Kosten der Concurrenz abzuordnende *politische Commission* eine Vereinbarung der Interessenten zu versuchen, *zu welchem Zwecke* dieselben und rücksichtlich deren Vertretungsorgane

nntgabe des speciellen Zweckes zu den dießfälligen Verhand-
zuladen sind.
eder solchen Commission ist auch der Landesausschuß zu ver-
welchem das Recht gewahrt bleibt, sich hiebei durch einen Ab-
vertreten zu lassen.
olche Vereinbarung ist in einem eigenen Protokolle genau präci-
lich sicherzustellen und sind beglaubigte Abschriften davon der
nternehmung, dem betreffenden Straßenausschusse, der politi-
rde und dem Landesausschusse mitzutheilen.
Kommt eine Vereinbarung nicht zu Stande, so hat die Her-
r Zufahrtsstraße, wenn nicht die betreffende Eisenbahnunter-
der aber eine dritte physische oder moralische Person durch das
ch die Bedingungen der Concessionsertheilung oder vertrags-
u verpflichtet ist, in der Regel durch die Concurrenz des Landes,
traßenconcurrenzbezirkes, in dem die Zufahrtsstraße liegt, endlich
hnunternehmung, und zwar zu gleichen Theilen zu geschehen.
r Bahnhof oder der Aufnahmsstationsplatz seiner Lage nach
mehrere Bezirke ausgedehnten Verkehre zu dienen bestimmt,
r Landesausschuß nach vorläufiger Erhebung dieses Umstandes
idung treffen, daß und in welchem Verhältnisse die nach obiger
g auf das Land und den Concurrenzbezirk der Zufahrtsstraße
i zwei Drittheile der Herstellungskosten von allen betheiligten
llein oder unter Mitconcurrenz des Landes zu tragen seien.
Die Umlegung, sowie die vollständige bauliche Instandsetzung einer
in ihrer baulichen Beschaffenheit den Verkehrsanforderungen
echenden Zufahrtsstraße ist der ersten Herstellung gleichzuhalten.
Die Nothwendigkeit der Anlage einer neuen oder der im §. 3
Bauten an einer schon bestehenden Zufahrtsstraße, die einzu-
Richtung derselben und die sonstigen für die Beitragsleistung
en Momente des Straßenprojectes bestimmt der Landesausschuß
tändnisse mit der Landesregierung, und wenn diese sich nicht
s Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handels-
n.
Die Ausführung des Baues kann dem Straßenausschusse des Be-
elchem die Zufahrtsstraße liegt, übertragen, auch können vom
chusse für Rechnung der zu leistenden Concurrenzantheile der be-
Bezirke Vorschüsse aus dem Landesfonde bewilligt werden.
Die Obsorge für die Erhaltung der Zufahrtsstraßen steht den
sschüssen jener Concurrenzbezirke zu, in denen sie gelegen sind
bei nach den Bestimmungen des Straßenconcurrenzgesetzes vor-

Bezüglich der Zufahrtsstraßen, zu welchen aus dem Landes-
von der Eisenbahnunternehmung Beiträge geleistet werden,
em Landesausschusse oder der betreffenden Eisenbahnunterneh-
imgestellt, je ein stimmberechtigtes Mitglied in den Straßen-
i ernennen und müssen, wenn die Ernennung erfolgt ist und
nne bekannt gegeben wurde, diese stimmberechtigten Mitglieder
rathung über die Angelegenheit der betreffenden Zufahrtsstraße
werden.
Die politische Behörde hat die Straßenausschüsse bei Durch-
r Concurrenz für die Zufahrtsstraßen dort, wo ihre Kräfte und
t ausreichen, nach Bedarf zu unterstützen und rechtskräftig auf-
tungen mittelst politischer Execution zu erzwingen.
die politische Behörde in Anwendung des ihr durch das Straßen-
jesetz *eingeräumten Befugnisses* in die Lage kommt, Straßen-
mittelbar auf Kosten der Verpflichteten einzuleiten, so kann sie

von den letzteren angemessene Vorschüsse auf Rechnung der von denselben zu leistenden Concurrenzbeiträge verlangen und einbringen.

Kommt hiezu auch ein Beitrag vom Lande zu leisten, so ist dessen entsprechende Verwendung durch vorhergehende Vereinbarung mit dem Landesausschusse sicherzustellen.

§. 9. Wenn ein Bahnhof oder eine Aufnahmsstation lediglich im Interesse einer oder einiger weniger Gemeinden oder von Privaten errichtet wurde, so bleibt die Herstellung und Erhaltung der nothwendig werdenden Zufahrtsstraße lediglich den betreffenden Interessenten überlassen.

6. Mähren.

Gesetz vom 26. Jänner 1873, LGB. Nr. 17.

Art. I. Die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen zu dem Rayon der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen der Eisenbahnen, deren Standort behördlich festgestellt wurde, gehört, wenn nicht die betreffende Eisenbahnunternehmung oder aber eine dritte physische oder juristische Person durch das Gesetz, durch die Bedingungen der Concessionsertheilung oder vertragsmäßig hiezu verpflichtet ist, in der Regel zu den Obliegenheiten der Bezirksconcurrenz (§. 8 des Straßengesetzes v. 28. Febr. 1865, LG. u. VG. für Mähren Nr. 9).

Art. II. Dient der Bahnhof oder der Aufnahmsstationsplatz seiner Lage nach einem über mehrere Straßenbezirke ausgedehnten Verkehre, so haben die sämmtlichen betheiligten Straßenbezirke die Kosten der Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraße zu tragen (Art. IV).

Die Ausführung des Baues und die Verwaltung der betreffenden Straße steht jenem Bezirksstraßenausschusse zu (§§. 20 und 27 des obigen Straßengesetzes), in dessen Bezirke die Zufahrtsstraße sich befindet.

Art. III. Wenn ein Bahnhof oder eine Aufnahmsstation lediglich im Interesse einer oder einiger wenigen Gemeinden, beziehungsweise Gutsgebiete (§. 84 der Gemeindeordnung v. 15. März 1864, LG. u. VB. für Mähren u. §. 13 d. Straßenges. v. 28. Febr. 1865) errichtet wurde, so ist wenn nicht eine im Art. 1 dieses Gesetzes angedeutete besondere Verpflichtung eintritt, die nothwendig werdende Zufahrtsstraße durch die betreffenden Gemeinden und beziehungsweise Gutsgebiete herzustellen und zu erhalten.

Der Bau und die Verwaltung der Straße erfolgt im Falle der Concurrenz mehrerer Gemeinden und Gutsgebiete nach Maßgabe der Bestimmungen des §. 15 des Straßengesetzes vom 28. Febr. 1865 und des §. 95 der Gemeindeordnung.

Art. IV. Ueber die Nothwendigkeit einer öffentlichen Zufahrtsstraße zu einem Bahnhofe oder zu einer Aufnahmsstation entscheiden die politischen Behörden.

Dem Landesausschusse steht die Entscheidung darüber zu, ob die als nothwendig erkannte Zufahrtsstraße von einem oder mehreren Straßenbezirken, rücksichtlich von einer oder von mehreren Gemeinden, beziehungsweise Gutsgebieten, herzustellen und zu erhalten ist, und in welchem Verhältnisse die betheiligten Straßenbezirke, rücksichtlich Gemeinden und Gutsgebiete zur Herstellung und Erhaltung zu concurriren haben (Art. II).

Bei der Anlage neuer Eisenbahnen oder neuer Bahnhöfe und Aufnahmsstationen ist die Nothwendigkeit des Baues einer Zufahrtsstraße bei der nach den Eisenbahn-Concessionsvorschriften vorzunehmenden politischen Begehung durch die hiezu bestimmte Commission (Verordn. d. k. k. Handelsmin. v. 4. Febr. 1871, RGB. Nr. 8) sicherzustellen, welche bei derselben

den Differenzen in Ansehung der Concurrenzpflicht auch auf die gütliche Ausgleichung derselben thunlichst hinzuwirken hat.

Art. V. Darüber, ob zur Herstellung einer Zufahrtsstraße eine Subvention aus Landesmitteln zu bewilligen ist, entscheidet die Landesvertretung.

Art. VI. Der Bau der Zufahrtsstraßen hat nach Maßgabe der Bestimmungen des §. 6 des Straßengesetzes vom 28. Februar 1865 zu erfolgen.

Art. VII. Die Herstellung und Erhaltung von Zufahrtsstraßen, welche nur das Interesse von Privaten betreffen, bleibt diesen Interessenten überlassen.

Inwieferne Privatpersonen im Grunde und nach Maßgabe der besonderen Benützung einer Bahnhofs-Zufahrtsstraße auch zu einem besonderen Concurrenzbeitrage zur Herstellung und Erhaltung einer Zufahrtsstraße verhalten werden können, ist durch die Bestimmungen der §§. 9 und 13 des Straßengesetzes vom 28. Februar 1865 normirt.

7. Niederösterreich.

Gesetz vom 24. April 1874, LGB. Nr. 24.

§. 1. Eisenbahn-Zufahrtsstraßen sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit den nächsten erreichbaren Straßen oder mit dem Gebiete der nächstgelegenen Städte und Märkte oder Ortschaften vermitteln.

Plätze vor den Bahnhöfen oder Aufnahmsstationen, welche für den ersonen- oder Wagenverkehr nothwendig sind, und die erforderlichen erbindungsrampen oder Auffahrten zwischen den höheren Aufstellungsätzen der Bahnhöfe oder Stationsplätze und den tiefer liegenden Zuhrtsstraßen werden, als Bestandtheile der Bahn, zu den Zufahrtsstraßen ht gerechnet.

§. 2. Die erste Herstellung von Zufahrtsstraßen zu den Bahnhöfen Aufnahmsstationen der Eisenbahnen, deren Standort behördlich festellt wurde, erfolgt, wenn nicht die betreffende Eisenbahngesellschaft eine dritte physische oder moralische Person auf Grund der Eisenconcession oder eines sonstigen Rechtstitels verpflichtet ist, in der l durch die Concurrenz

der Bahnunternehmung,
der Straßenbezirke, in deren Gebiete die Zufahrtsstraße liegt,
er zunächst gelegenen Gemeinden, und
er Besitzer jener Industrieunternehmungen, welche ein hervorragenes Interesse an der Eisenbahnstation haben — in der Weise, daß ie Bahnunternehmung ein Drittel, die Straßenbezirke ein Drittel, e Gemeinden und hervorragenden Interessenten zusammen ebenfalls n Drittel der dießfälligen Kosten, wozu auch jene für die Grundlösung gehören, tragen.

3. Dient jedoch der Bahnhof oder die Aufnahmsstation, sowie die llende Zufahrtsstraße einem über mehrere Straßenbezirke ausen Verkehre, so sind diese betheiligten Straßenbezirke zum Drittel lit. b heranzuziehen.

4. *Die Erhaltung der Zufahrtsstraßen* ist in Ermanglung eines *n Uebereinkommens nach den* Normen zu behandeln, welche für *enkategorien gelten, in die sie* eingereiht worden sind.

§. 5. Die Herstellung und Erhaltung von Zufahrtsstraßen, welche nur das Interesse der Bahnunternehmung oder anderer Privaten berühren, bleibt diesen Interessenten überlassen.

§. 6. Ueber die Nothwendigkeit der Herstellung einer Eisenbahn-Zufahrtsstraße entscheidet die Statthalterei nach mit dem Landesausschusse gepflogenem Einvernehmen, und in dem Falle, wenn zwischen diesen ein Einvernehmen nicht erzielt wird, das Ministerium des Innern einverständlich mit dem Handelsministerium.

§. 7. Bei der Anlage neuer Eisenbahnen oder neuer Bahnhöfe und Aufnahmsstationen ist die Nothwendigkeit der Herstellung der Zufahrtsstraßen bei der nach den Eisenbahnvorschriften vorzunehmenden politischen Begehung durch die hiezu bestimmte Commission sicherzustellen. Bei der bezüglichen Verhandlung ist zu dieser Commission ein Abgeordneter des Landesausschusses beizuziehen. Dieselbe hat, wenn in Absicht auf die Concurrenzpflicht einander widerstreitende Ansprüche erhoben werden, eine Vereinbarung thunlichst anzustreben.

§. 8. Dem Landesausschusse steht die Entscheidung zu, ob zu den Kosten der Herstellung einer als nothwendig erkannten Zufahrtsstraße ein oder mehrere Straßenbezirke, rücksichtlich eine oder mehrere Gemeinden, und in welchem Verhältnisse nach dem in §§. 2 und 3 festgesetzten Maßstabe beizutragen haben.

Dem Landesausschusse kommt auch die Bestätigung der rücksichtlich der Concurrenzpflicht von der politischen Begehungscommission erzielten Vereinbarungen zu.

§. 9. Der Bau und die Erhaltung der Zufahrtsstraße ist nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen des Gesetzes in Betreff der Herstellung und Erhaltung öffentlicher nicht ärarischer Straßen zu bewirken.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden überhaupt in Betreff der Eisenbahn-Zufahrtsstraßen ihre Anwendung, wofern nicht in dem gegenwärtigen Gesetze etwas anderes angeordnet ist.

Dieß gilt insbesondere auch in Betreff der Subvention aus Landes-, beziehungsweise aus Bezirksmitteln in den hiezu geeigneten Fällen.

8. Oberösterreich.

Gesetz vom 21. December 1872, LGB. f. 1873 Nr. 2.

Allgemeine Bestimmungen. §. 1. Eisenbahnzufahrten sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit den nächst erreichbaren öffentlichen Straßen oder Fahrtwegen oder mit dem Gebiete der nächst gelegenen Städte, Märkte oder Ortschaften vermitteln.

§. 2. Bei Errichtung von Eisenbahn-Zufahrtsstraßen hat die politische Bezirksbehörde über deren Nothwendigkeit und Anschluß an die öffentlichen Straßen oder Fahrtwege, Stadt, Markt oder Ortschaft (§. 1), über die Breite, Construction, Steigung und die sonstigen Bauverhältnisse ein Gutachten abzugeben, bei der commissionellen Bahnbegehung ein Mitglied des Landesausschusses beizuziehen, und ein gütliches Uebereinkommen zwischen sämmtlichen Betheiligten über die Ausführung des Baues, sowie über die Bildung einer Concurrenz, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen zu versuchen.

§. 3. Kommt hierüber zwischen den Betheiligten ein Uebereinkommen zu Stande, so ist selbes dem Landesausschusse zur Genehmigung vorzulegen, welcher hiebei im Einvernehmen mit der Landesbehörde vorzugehen hat.

Findet der Landesausschuß den Vergleich zur Genehmigung nicht geeignet, so hat derselbe im Einverständnisse mit der Landesbehörde das Erkenntniß zu fällen.

§. 4. Wenn zwischen dem Landesausschusse und der Landesbehörde ein Einverständniß nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des Innern zur Entscheidung einverständlich mit dem Handelsministerium in letzter Instanz vorzulegen.

§. 5. Bleibt der Vergleichsversuch fruchtlos, so ist durch die Landesgesetzgebung für solche Zufahrten von Fall zu Fall eine besondere Concurrenz festzustellen. Bis dahin ist der Landesausschuß ermächtigt, im Einverständnisse mit der Landesbehörde eine Concurrenz provisorisch zu bilden.

Wird ein Einverständniß nicht erzielt, so ist nach §. 4 vorzugehen.

Concurrenzbezirk. §. 6. In diese Concurrenz sind einzubeziehen:

a) die betreffende Eisenbahnunternehmung;
b) die Gemeinden, in deren Gebiet die Zufahrtsstraße liegt; es können aber in besonders rücksichtswürdigen Fällen auch Gemeinden, welche nicht von der Zufahrtsstraße durchzogen sind, mit Rücksicht auf den Nutzen, welchen dieselben aus dieser Straße ziehen, als beitragspflichtig erklärt werden;
c) jene Grund- oder Werksbesitzer und Unternehmungen, deren Interessen durch die betreffende Straße in hervorragender Weise gefördert werden.

§. 7. Insoferne der Staat oder das Land einen Beitrag zu einer Zufahrtsstraße gewährt, ist derselbe von der Concurrenzleistung vorwegs in Abzug zu bringen.

Der Landesbeitrag erfolgt durch Landtagsbeschluß.

§. 8. Sollten von Seite der Bauunternehmung bei Anlage neuer Bahnstationen zur Ermöglichung der Bauführungen bereits Fahrtwege hergestellt worden sein, welche als Bahnhofszufahrten gelten können, so ist die Unternehmung verpflichtet, diese Wege gegen nöthigenfalls im Expropriationswege auszumittelnde Entschädigung der Concurrenz zu überlassen.

Concurrenzausschuß. §. 9. Nach Festsetzung des Concurrenzbezirkes (§. 6) ist ein Concurrenzausschuß zu bilden.

Derselbe ist das beschließende Organ und hat sogleich nach seiner Constituirung zu bestimmen, welche von den dem Bahnhofe zunächst gelegenen Ortsgemeinden verpflichtet ist, die Arbeiten zur Herstellung und Erhaltung der betreffenden Zufahrtsstraßen zu leiten, zu beaufsichtigen und die zur Verfügung gestellten Mittel zu verwenden.

Die Gemeinde hat dafür zu sorgen, daß die Eisenbahn-Zufahrtsstraße gut fahrbar erhalten werde.

§. 10. Jede in die Concurrenz einbezogene Gemeinde wählt durch ihren Gemeindeausschuß auf die Dauer von drei Jahren ein Mitglied und einen Ersatzmann in den Concurrenzausschuß.

Ueber die Wählbarkeit und Verpflichtung zur Annahme der Wahl in den Concurrenzausschuß sind die Vorschriften der Gemeindeordnung anzuwenden.

Bei Zufahrtsstraßen, zu deren Herstellung oder Instandhaltung ein Beitrag vom Aerar oder aus dem Landesfonde geleistet wird, ist die Regierung und der Landesausschuß berechtigt, einen Bevollmächtigten für den Concurrenzausschuß zu ernennen.

Ebenso können die Eisenbahnunternehmungen und die Gesammtheit der *Interessenten (§. 6 lit. c)* je ein Mitglied in den Concurrenzausschuß *wählen. Dieser Ausschuß* besteht mindestens aus drei Mitgliedern

und faßt seine Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit. Die Mitglieder des Concurrenzausschusses versehen ihr Amt unentgeltlich.

§. 11. Der Ausschuß wählt aus seiner Mitte und mit absoluter Stimmenmehrheit den Obmann und Obmannstellvertreter, welcher die Ausschußbeschlüsse zu vollziehen, die Voranschläge und Rechnungen zu verfassen und dem Ausschusse zur Genehmigung und Erledigung vorzulegen und die Casse unter Mitsperre eines Ausschußmitgliedes zu führen hat. Den Betheiligten steht das Recht zu, in die erledigte Rechnung Einsicht zu nehmen.

Berufungen. §. 12. Beschwerden gegen Verfügungen der Straßenverwaltung (§. 9) sind an den Concurrenzausschuß zu richten.

§. 13. Der Landesausschuß entscheidet über Berufungen gegen die Beschlüsse des Concurrenzausschusses.

Die Beschwerde ist binnen der vom Tage der Verständigung laufenden vierzehntägigen Fallfrist beim Landesausschusse einzubringen.

Aufsichtsrecht der politischen Behörden. §. 14. Die politischen Behörden sind berechtigt und verpflichtet, darauf zu dringen, daß die Eisenbahnzufahrtsstraßen in gutem Zustande erhalten werden (§. 19 des Straßengesetzes v. 11. Dec. 1869).

Schlußbestimmung. §. 15. Dieses Gesetz findet auf die bereits bestehenden Bahnhofszufahrten insoferne Anwendung, als diese als provisorisch erklärt oder Verhandlungen über die Zufahrt noch im Zuge sind.

Die in besonderen Rechtstiteln oder Uebereinkommen gegründeten Verpflichtungen bezüglich der Zufahrtsstraßen bleiben aufrecht.

§. 16. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage der Kundmachung desselben.

9. Salzburg.

Gesetz vom 15. Mai 1872, LGB. Nr. 19.

Allgemeine Bestimmungen. §. 1. Eisenbahnzufahrten sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit dem nächst erreichbaren öffentlichen Fahrtwege oder mit dem Gebiete der nächstgelegenen Städte, Märkte oder Ortschaften vermitteln.

§. 2. Bei der Errichtung von Eisenbahn-Zufahrtsstraßen hat die politische Bezirksbehörde über deren Nothwendigkeit und Anschluß an den öffentlichen Fahrtweg, Stadt, Markt oder Ortschaft (§. 1), über die Breite, Construction, Steigung und die sonstigen Bauverhältnisse ein Gutachten abzugeben, bei der commissionellen Bahnbegehung ein Mitglied des Landesausschusses beizuziehen und ein gütliches Uebereinkommen zwischen sämmtlichen Betheiligten über die Ausführung des Baues, sowie über die Bildung einer Concurrenz, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen, zu versuchen.

§. 3. Kommt hierüber zwischen den Betheiligten ein Uebereinkommen zu Stande, so ist selbes dem Landesausschusse zur Genehmigung vorzulegen, welcher hiebei im Einvernehmen mit der Landesbehörde vorzugehen hat.

Findet der Landesausschuß den Vergleich zur Genehmigung nicht geeignet, so hat derselbe im Einverständnisse mit der Landesbehörde das Erkenntniß zu fällen.

§. 4. Wenn zwischen dem Landesausschusse und der Landesbehörde ein Einverständniß nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des *Innern zur Entscheidung* einverständlich mit dem Handelsministerium *in letzter Instanz* vorzulegen.

§. 5. Bleibt der Vergleichsversuch fruchtlos, so ist durch die Landesgesetzgebung für solche Zufahrten von Fall zu Fall eine besondere Concurrenz festzustellen. Bis dahin ist der Landesausschuß ermächtigt, im Einverständnisse mit der Landesbehörde eine Concurrenz provisorisch zu bilden.

Wird ein Einverständniß nicht erzielt, so ist nach §. 4 vorzugehen.

Concurrenzbezirk. §. 6. In diese Concurrenz sind einzubeziehen:

a) die betreffende Eisenbahnunternehmung;
b) die sämmtlichen Gemeinden, welche aus diesen Zufahrtsstraßen Nutzen ziehen;
c) jene Grund- oder Werksbesitzer und Unternehmungen, deren Interessen durch die betreffende Straße in hervorragender Weise gefördert werden.

§. 7. Insoferne der Staat oder das Land einen Beitrag zu einer Zufahrtsstraße gewährt, ist derselbe von der Concurrenzleistung vorwegs in Abzug zu bringen.

Der Landesbeitrag erfolgt durch Landtagsbeschluß.

§. 8. Sollten von Seite der Bauunternehmung bei Anlage neuer Bahnstationen zur Ermöglichung der Bauführung bereits Fahrtwege hergestellt worden sein, welche als Bahnhofszufahrten gelten können, so ist die Unternehmung verpflichtet, diese Wege gegen nöthigenfalls im Expropriationswege auszumittelnde Entschädigung der Concurrenz zu überlassen.

Concurrenzausschuß. §. 9. Nach Festsetzung des Concurrenzbezirkes (§. 6) ist ein Concurrenzausschuß zu bilden. Derselbe ist das beschließende Organ und hat sogleich nach seiner Constituirung zu bestimmen, welche von den dem Bahnhofe zunächst gelegenen Ortsgemeinden verpflichtet ist, die Arbeiten zur Herstellung und Erhaltung der betreffenden Zufahrtsstraßen zu leiten, zu beaufsichtigen und die zur Verfügung gestellten Mittel zu verwenden.

Diese Gemeinde hat dafür zu sorgen, daß die Eisenbahn-Zufahrtsstraßen gut fahrbar erhalten werden.

§. 10. Jede in die Concurrenz einbezogene Gemeinde wählt durch ihren Gemeindeausschuß auf die Dauer von drei Jahren ein Mitglied und einen Ersatzmann in den Concurrenzausschuß. Ueber die Wählbarkeit und Verpflichtung zur Annahme der Wahl in den Concurrenzausschuß sind die Vorschriften der Gemeindeordnung anzuwenden.

Bei Zufahrtsstraßen, zu deren Herstellung oder Instandhaltung ein Beitrag vom Aerar oder aus dem Landesfonde geleistet wird, ist die Regierung und der Landesausschuß berechtigt, einen Bevollmächtigten für den Concurrenzausschuß zu ernennen.

Ebenso können die Eisenbahnunternehmungen und die Gesammtheit der Interessenten (§. 6 lit. c) je ein Mitglied in den Concurrenzausschuß wählen. Dieser Ausschuß besteht mindestens aus drei Mitgliedern und faßt seine Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit.

Die Mitglieder des Concurrenzausschusses versehen ihr Amt unentgeltlich.

§. 11. Das Comité wählt aus seiner Mitte und mit absoluter Stimmenmehrheit den Obmann und Obmannsstellvertreter, welcher die Comitébeschlüsse zu vollziehen, die Voranschläge und Rechnungen zu verfassen und dem Comité zur Genehmigung und Erledigung vorzulegen und die Casse unter Mitsperre eines Comitémitgliedes zu führen hat. Den Betheiligten steht das Recht zu, in die erledigte Rechnung Einsicht zu nehmen.

Berufungen. §. 12. Beschwerden gegen Verfügungen der Straßen*verwaltung (§. 9) sind an den* Concurrenzausschuß zu richten.

§. 13. Der Landesausschuß entscheidet über Berufungen gegen die Beschlüsse des Concurrenzausschusses.

Die Beschwerde ist binnen der vom Tage der Verständigung laufenden vierzehntägigen Fallfrist beim Landesausschusse einzubringen.

Aufsichtsrecht der politischen Behörden. §. 14. Die politischen Behörden sind berechtigt und verpflichtet, darauf zu dringen, daß die Eisenbahn-Zufahrtsstraßen in gutem Zustande erhalten werden.

Schlußbestimmungen. §. 15. Dieses Gesetz findet auf die bereits bestehenden Bahnhofszufahrten insoferne Anwendung, als diese als provisorisch erklärt oder Verhandlungen über die Zufahrt noch im Zuge sind.

§. 16. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage dessen Kundmachung.

Landesgesetz für Salzburg v. 16. Juni 1875, LGB. Nr. 21,

über die Abänderung einiger Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Mai 1872, LGB. Nr. 19, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen zu nicht ärarischen Eisenbahnen.

Art. I. Die §§. 3 und 5 des Gesetzes vom 15. Mai 1872 werden abgeändert und haben zu lauten:

§. 3. Kommt hierüber zwischen den Betheiligten ein Uebereinkommen zu Stande, so ist selbes dem Landesausschusse zur Genehmigung vorzulegen, welcher hiebei im Einvernehmen mit der Landesbehörde vorzugehen hat.

Findet der Landesausschuß den Vergleich zur Genehmigung nicht geeignet, oder kommt ein Vergleich nicht zu Stande, so hat derselbe im Einvernehmen mit der Landesbehörde das Erkenntniß sowohl über die Ausführung des Baues, als auch über die Bildung der Concurrenz zu fällen.

Der Landesausschuß hat die Bauführung zu überwachen und kann den Bau im Falle dringender Nothwendigkeit selbst führen.

§. 5. In dringenden Fällen kann der Landesausschuß im Einverständnisse mit der Landesbehörde sowohl hinsichtlich der Bauführung als der Concurrenz bis zur endgiltigen Entscheidung eine mittlerweilige Verfügung treffen.

Art. II. Beschwerden gegen die nach §. 3 gefällten Erkenntnisse sind innerhalb 14 Tagen, vom Tage der Zustellung an gerechnet, beim Landesausschusse einzubringen und von demselben mit den eigenen Bemerkungen im Wege der Landesregierung an das Ministerium des Innern vorzulegen, welches hierüber einverständlich mit dem Handelsministerium endgiltig entscheidet.

Gegen die nach §. 5 getroffenen Verfügungen findet keine Beschwerde statt, es hat jedoch die nachfolgende endgiltige Entscheidung hinsichtlich der Concurrenz rückwirkende Kraft.

Art. III. Die Bestimmungen des Straßengesetzes vom 14. Jänner 1878, *LGB. Nr. 5, finden auch auf die Eisenbahn-Zufahrtsstraßen Anwendung, woferne sie nicht mit dem Gesetze vom 15. Mai 1872 oder dem gegenwärtigen Gesetze im Widerspruche stehen.*

10. Schlesien.

Gesetz vom 19. Jänner 1873, LGB. Nr. 12.

§. 1. Eisenbahn-Zufahrtsstraßen sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit der nächst erreichbaren Reichs-, Landes- oder Bezirksstraße oder mit der nächstgelegenen Ortschaft vermitteln.

In die Zufahrtsstraßen werden die Plätze vor den Bahnhöfen und Aufnahmsstationen, welche für den Personen- und Wagenverkehr nothwendig sind, als Bestandtheile der Bahn, nicht mit eingerechnet.

§. 2. Die erste Herstellung von Zufahrtsstraßen zu den Bahnhöfen und Aufnahmsstationen der Eisenbahnen, deren Standort behördlich festgestellt wurde, erfolgt, wenn nicht die betreffende Eisenbahngesellschaft oder aber eine dritte physische oder moralische Person durch das Gesetz, durch die Bedingung der Concessionsertheilung oder vertragsmäßig hiezu verpflichtet ist, in der Regel durch die Concurrenz

a) der Bahnunternehmung,
b) der Straßenbezirke, in deren Gebiete die Zufahrtsstraße liegt,
c) der zunächst gelegenen Gemeinden, und
d) der Besitzer jener Industrieunternehmungen, Kohlenwerke, Berg- und Hüttenwerke ꝛc., welche ein hervorragendes Interesse an der Eisenbahnstation haben — in der Weise, daß die Bauunternehmung ein Drittel, die Straßenbezirke ein Drittel, die Gemeinden und hervorragenden Interessenten zusammen ebenfalls ein Drittel der dießfälligen Kosten, wozu auch jene für die Grundeinlösung gehören, tragen.

Bei besonders wichtigen oder kostspieligen Zufahrtsstraßen können Subventionen aus dem Landesfonde von Fall zu Fall bewilligt werden, worüber die Landesvertretung entscheidet.

§. 3. Ausnahmen von der im §. 2 als Regel festgestellten Concurrenzverpflichtung können über Verlangen eines Concurrenzpflichtigen von den die Concurrenzpflicht regelnden Behörden mit Rücksicht aller einschlägigen örtlichen und sonstigen Verhältnisse von Fall zu Fall in der Art bestimmt werden, daß die Concurrenzleistung nach Maßstab des den einzelnen Verpflichteten von der Zufahrtsstraße entfallenden Nutzens festgesetzt werde.

§. 4. Bei der politischen Begehungscommission ist unter Zuziehung eines Abgeordneten des Landesausschusses

a) über die Nothwendigkeit der Zufahrtsstraße, deren Richtung, Breite, Construction, Steigung und sonstige Bauverhältnisse,
b) über die Feststellung der Concurrenzpflicht,
c) über das mit der Bauführung zu betrauende Organ,
d) über die Einreihung der Zufahrtsstraße in eine der bestehenden Straßenkategorien zwischen sämmtlichen Betheiligten ein gütliches Uebereinkommen anzustreben.

§. 5. Kommt hierüber zwischen den Betheiligten ein Uebereinkommen zu Stande, so ist selbes dem Landesausschusse zur Genehmigung vorzulegen, welcher hiebei im Einvernehmen mit der Landesbehörde vorzugehen hat.

Kommt ein Uebereinkommen nicht zu Stande oder findet der Landesausschuß den Vergleich zur Genehmigung nicht geeignet, so hat derselbe im Einverständnisse mit der Landesbehörde das Erkenntniß zu fällen.

Wenn zwischen dem Landesausschusse und der Landesbehörde ein Einverständniß nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des

Innern zur endgiltigen Entscheidung einvernehmlich mit dem Handelsministerium vorzulegen.

§. 6. Gegen die Entscheidung, insoweit sie das Maß der Concurrenzleistung der Eisenbahnunternehmung betrifft, ist der Recurs an das Ministerium des Innern zulässig, welches im Einvernehmen mit dem Handelsministerium darüber entscheidet.

§. 7. Das mit der Bauführung beauftragte Organ kann von den verpflichteten Concurrenten auf Grundlage der vom Landesausschusse zu überprüfenden Bauprälimimarien und Kostenüberschläge angemessene Vorschüsse auf Rechnung der von denselben zu leistenden Concurrenzbeiträge erheben. Nach Vollendung des Baues sind die zur Concurrenz Verpflichteten schuldig, den auf sie entfallenden Concurrenzantheil der ausgewiesenen, vom Landesausschusse überprüften Herstellungskosten an das bauführende Organ zu bezahlen.

Die Antheile der zur Concurrenz Verpflichteten sind im Wege der politischen Execution, welche über Ansuchen des Landesausschusses die politische Behörde durchzuführen hat, einbringbar.

§. 8. Die Erhaltung der Zufahrtsstraßen ist in Ermangelung eines besonderen Uebereinkommens nach den Normen zu behandeln, welche für jene Straßenkategorien gelten, in die sie eingereiht worden sind.

§. 9. Die Umlegung, sowie die vollständige bauliche Instandsetzung einer bestehenden, in ihrer baulichen Beschaffenheit den Ansprüchen des Verkehres nicht entsprechenden Zufahrtsstraße ist der ersten Herstellung gleich zu achten.

§. 10. Die Herstellung und Erhaltung von Zufahrtsstraßen, welche nur das Interesse der Bahnunternehmung oder anderer Privaten berühren, bleibt diesen Interessenten überlassen.

§. 11. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage der Kundmachung desselben.

11. Steiermark.

Gesetz vom 16. October 1869, LGB. Nr. 46.

§. 1. Die erste Herstellung von Zufahrtsstraßen zu Bahnhöfen und zu Aufnahmsstationen der Eisenbahnen, deren Standort behördlich festgestellt wurde, erfolgt, wenn nicht die betreffende Eisenbahngesellschaft oder aber eine dritte physische oder moralische Person durch das Gesetz, durch die Bedingungen der Concessionsertheilung oder vertragsmäßig hiezu verpflichtet ist, in der Regel durch die Concurrenz des Landes und der Bezirke in der Weise, daß das Land zwei Drittheile der Kosten der ersten Herstellung, die Bezirke aber ein Drittheil derselben tragen.

Ist der Bahnhof oder der Aufnahmsstationsplatz seiner Lage nach einem über mehrere Bezirke ausgedehnten Verkehre zu dienen bestimmt, so kann der Landesausschuß nach vorläufiger Erhebung dieses Umstandes die Entscheidung treffen, daß das nach obiger Bestimmung auf die Bezirke fallende Drittheil der Herstellungskosten von allen betheiligten Bezirken nach einem durch die Entscheidung zu bestimmenden Verhältnisse zu tragen sei.

§. 2. Der Landesausschuß entscheidet nach Erwägung aller einschlägigen Momente über die Nothwendigkeit der Herstellung einer Zufahrtsstraße durch die im vorigen Paragraphe bezeichnete Concurrenz; er bestimmt die Art und Weise der Ausführung des Baues und es steht ihm die ganze Baudurchführung zu.

§. 3. Der Landesausschuß kann von den betheiligten Bezirken auf
ndlage der Baupräliminarien und Kostenüberschläge angemessene Vor-
se auf Rechnung des von denselben zu leistenden Concurrenzbeitrages
ben. Nach Vollendung des Baues sind die betheiligten Bezirke schuldig,
uf sie entfallenden Concurrenzantheile an den vom Landesausschusse
wiesenen Herstellungskosten (§. 1) an den Landesfond zu bezahlen.
Die Concurrenzantheile der Bezirke sind im Wege der politischen
ution, welche über Ansuchen des Landesausschusses die politische
örde durchzuführen hat, einbringbar.

§. 4. Zufahrtsstraßen, deren erste Herstellung nach diesem Gesetze
gte, sind zur weiteren Erhaltung von denjenigen Bezirksvertretungen,
eren Gebiete dieselben liegen, zu übernehmen und als Bezirksstraßen
Classe zu behandeln, soferne dieselben nicht wegen ihrer besonderen
tigkeit für den Verkehr, oder wegen der Schwierigkeit und Kostspielig-
ihrer Erhaltung oder aus anderen Gründen, durch ein Landesgesetz
Bezirksstraßen I. Classe erklärt werden.

§. 5. Wenn ein Bahnhof oder eine Aufnahmsstation lediglich im
eresse einer oder einiger weniger Gemeinden errichtet wurde, so ist die
wendig werdende Zufahrtsstraße durch die betreffenden Gemeinden
ustellen und zu erhalten.

Die Frage, ob eine Eisenbahnstation mit Rücksicht auf die obwal-
en Orts- und Verkehrsverhältnisse bloß als im speciellen Interesse
r oder einiger Gemeinden errichtet anzusehen ist (§. 5 LG. für Steier-
k vom 6. Oct. 1869, LGB. Nr. 46) haben die Administrativbehörden
freiem Ermessen zu entscheiden. (VGH. 20. Sept. 1878, Z. 1472;
Nr. 264.)

§. 6. Gemeinden haben die Zufahrtsstraße für das in der Gemeinde
öhnlich vorkommende Fuhrwerk gut fahrbar herzustellen und zu erhalten.
und Weise des Baues und der Baudurchführung wird von ihnen
lossen.

Darüber, ob eine Zufahrtsstraße von einer oder mehreren Gemeinden
im letzteren Falle in welchem Verhältnisse herzustellen sei, und welcher
welchen Gemeinden und im letzteren Falle in welchem Verhältnisse
weitere Erhaltung obliege, entscheidet ebenfalls nach Erwägung aller
hlägigen Momente der Landesausschuß.

§. 7. Die Umlegung, sowie die vollständige bauliche Instandsetzung
r bestehenden, in ihrer baulichen Beschaffenheit den Ansprüchen des
ehrs nicht entsprechenden Zufahrtsstraße ist der ersten Herstellung
h zu achten.

§. 8. Die Herstellung und Erhaltung von Zufahrtsstraßen, welche nur
Interesse von Privaten berühren, bleibt diesen Interessenten überlassen.

Gesetz vom 1. Jänner 1878, LGB. Nr. 3,
rch das Gesetz vom 16. October 1869, LGB. Nr. 46, über Eisenbahn-Zufahrtsstraßen abgeändert wird.

Art. I. Die im §. 1 des Gesetzes vom 16. October 1869, LGB.
46, angeordnete Concurrenz wird für die nach dem Eintritt der
ksamkeit dieses Gesetzes neu herzustellenden oder im Sinne des §. 7 des
ten Gesetzes umzulegenden oder zu reconstruirenden Eisenbahn-Zufahrts-
ßen dahin abgeändert, daß die Kosten der Herstelluug, Umlegung oder
nstruction zu je einem Drittel vom Landesfond, von den betheiligten
rken und der Eisenbahnunternehmung zu bestreiten sind.

Art. II. *Der Landesausschuß kann* auf Grundlage der Baupräli-
arien und Kostenüberschläge von den Bezirken und von der Eisenbahn-

unternehmung angemessene Vorschüsse auf Rechnung der Concurrenzbeiträge verlangen und sind nach Vollendung des Baues die Concurrenzbeiträge derselben an den Landesfond zu entrichten.

Art. III. Auch zu den Kosten der Erhaltung der neu herzustellenden, umzulegenden oder zu reconstruirenden Zufahrtsstraßen sowie zu den Kosten der bereits bestehenden Zufahrtsstraßen, dieselben mögen laut §. 4 des Gesetzes vom 16. October 1869, LGB. Nr. 46, als Bezirksstraßen I. oder II. Classe behandelt werden, kann die Eisenbahnunternehmung zu einer Beitragsleistung beigezogen werden.

Art. IV. Die politische Bezirksbehörde hat zur Erörterung der Nothwendigkeit der Herstellung oder Umlegung einer Eisenbahn-Zufahrtsstraße und deren Richtung, oder zur Erörterung der Nothwendigkeit der Reconstruction einer solchen (Art. I) ferner zur Erörterung des von Seite der Eisenbahnunternehmung zu leistenden, der Bedeutung der Straße entsprechenden Beitrages zu den Kosten der Erhaltung der im Art. III erwähnten Zufahrtsstraßen über Verlangen des Landesausschusses eine Commission abzuhalten und dabei auf ein gütliches Uebereinkommen zwischen den Betheiligten thunlichst hinzuwirken.

Auf Grund des Ergebnisses dieser Commission hat der Landesausschuß im Einvernehmen mit der Statthalterei zu entscheiden.

Wenn zwischen dem Landesausschuß und der Statthalterei ein Einverständniß nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des Innern vorzulegen, welches einverständlich mit dem Handelsministerium in letzter Instanz zu entscheiden hat.

Art. V. Alle Anordnungen des Gesetzes vom 16. October 1869, LGB. Nr. 46, insoweit sie nicht durch dieses Gesetz abgeändert werden, bleiben in Wirksamkeit.

12. Tirol.

Gesetz vom 11. Februar 1874, LGB. Nr. 14.

Allgemeine Bestimmungen. §. 1. Eisenbahnzufahrtsstraßen sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit dem nächst erreichbaren öffentlichen Fahrwege oder mit dem Gebiete der nächst gelegenen Städte, Märkte und Ortschaften vermitteln.

§. 2. Bei der Errichtung von Eisenbahzufahrtsstraßen hat die politische Bezirksbehörde über deren Nothwendigkeit und Anschluß an den öffentlichen Fahrweg, Stadt, Markt oder Ortschaft (§. 1), über die Breite, Construction, Steigung und die sonstigen Bauverhältnisse ein Gutachten abzugeben, bei der zu diesem Zwecke vorzunehmenden commissionellen Bahnbegehung ein Mitglied des Landesausschusses beizuziehen und ein gütliches Uebereinkommen zwischen sämmtlichen Betheiligten über die Ausführung des Baues, sowie über die Bildung einer Concurrenz, betreffend die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstraßen zu versuchen.

§. 3. Kommt hierüber zwischen den Betheiligten ein Uebereinkommen zu Stande, so ist selbes dem Landesausschusse zur Genehmigung vorzulegen, welcher hiebei im Einvernehmen mit der Landesbehörde vorzugehen hat.

Findet der Landesausschuß den Vergleich zur Genehmigung nicht geeignet, so hat derselbe im Einverständnisse mit der Landesbehörde das *Erkenntniß* zu fällen.

§. 4. Wenn zwischen dem Landesausschusse und der Landesbehörde *ein Einverständniß nicht* erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des

rzulegen, welches einverständlich mit dem Handelsministerium
Instanz zu entscheiden hat.
Bleibt der Vergleichungsversuch fruchtlos, so ist durch die Landes-
g für solche Zufahrten von Fall zu Fall eine besondere Con-
tzusetzen. Bis dahin ist der Landesausschuß ermächtigt, im
nisse mit der Landesbehörde eine Concurrenz provisorisch

ein Einverständniß nicht erzielt, so ist nach §. 4 vorzugehen.

urrenzbezirk. §. 6. In diese Concurrenz sind einzubeziehen
reffende Eisenbahnunternehmung;
nmtlichen Gemeinden, welche aus diesen Zufahrtsstraßen Nutzen
;
rund- oder Werkbesitzer und Unternehmungen, deren Interessen
die betreffende Straße in hervorragender Weise gefördert werden.

Insoferne der Staat oder das Land einen Beitrag zu einer
aße gewährt, ist derselbe von der Concurrenzleistung vorwegs
zu bringen.
andesbeitrag erfolgt durch Landtagsbeschluß.

Sollten von Seite der Bauunternehmung bei Anlage neuer
nen zur Ermöglichung der Bauführung bereits Fahrwege her-
rden sein, welche als Bahnhofs-Zufahrten gelten können, so ist
ehmung verpflichtet, diese Wege gegen nöthigenfalls im Expro-
ege auszumittelnde Entschädigung der Concurrenz zu überlassen.

urenzausschuß. §. 9. Nach Festsetzung des Concurrenz-
. 6) ist ein Concurrenzausschuß zu bilden. Derselbe ist das
de Organ und hat sogleich nach seiner Constituirung zu bestim-
je von den dem Bahnhofe zunächst gelegenen Ortsgemeinden
ist, die Arbeiten zur Herstellung und Erhaltung der betreffenden
aßen zu leiten, zu beaufsichtigen und die zur Verfügung gestellten
verwenden.
Gemeinde hat dafür zu sorgen, daß die Eisenbahn-Zufahrtsstraße
r erhalten werde.
Jede in die Concurrenz einbezogene Gemeinde wählt durch
eindeausschuß auf die Dauer von drei Jahren ein Mitglied und
tzmann in den Concurrenzausschuß. Ueber die Wählbarkeit
lichtung zur Annahme der Wahl in den Concurrenzausschuß
orschriften der Gemeindeordnung anzuwenden.
ufahrtsstraßen, zu deren Herstellung oder Instandhaltung ein
m Aerar oder aus dem Landesfonde geleistet wird, ist die
und der Landesausschuß berechtigt, einen Bevollmächtigten für
renzausschuß zu ernennen. Ebenso können die Eisenbahnunter-
und die Gesammtheit der Interessenten (§. 6 lit. c) je Ein
n den Concurrenzausschuß wählen. Dieser Ausschuß besteht
aus drei Mitgliedern und faßt seine Beschlüsse mit absoluter
ehrheit. Die Mitglieder des Concurrenzausschusses versehen ihr
geltlich.

Das Comité wählt aus seiner Mitte mit absoluter Stimmen-
en Obmann und Obmannsstellvertreter, welcher die Comité-
u vollziehen, die Voranschläge und Rechnungen zu verfassen und
é zur Genehmigung und Erledigung vorzulegen und die Casse
perre eines Comitémitgliedes zu führen hat. Den Betheiligten
echt zu, in die erledigte Rechnung Einsicht zu nehmen.

*fungen. §. 12. Beschwerden gegen Verfügungen der Straßen-
(§. 9) sind an den Concurrenzausschuß zu richten.*

§. 13. Der Landesausschuß entscheidet über Berufungen gegen die Beschlüsse des Concurrenzausschusses. Die Beschwerde ist binnen der vom Tage der Verständigung laufenden 14tägigen Frist beim Landesausschusse einzubringen.

Aufsichtsrecht der politischen Behörden. §. 14. Die politischen Behörden sind berechtigt und verpflichtet, darauf zu dringen, daß die Eisenbahn-Zufahrtsstraßen in gutem Stande erhalten werden.

§. 15. Die Beiträge der Concurrenzpflichtigen (§. 6) sind über Ansuchen des Landesausschusses von der competenten politischen Behörde im Wege der politischen Execution einzubringen.

Schlußbestimmungen. §. 16 Die in besonderen Rechtstiteln oder Uebereinkommen gegründeten Verpflichtungen bezüglich der Zufahrtsstraßen bleiben aufrecht.

§. 17. Dieses Gesetz findet nicht nur auf die bereits bestehenden Bahnhofszufahrten im Allgemeinen, sondern auch insbesondere in dem Falle Anwendung, als diese Zufahrtsstraßen nur als provisorisch erklärt und Verhandlungen über die Herstellung oder Erhaltung der Zufahrten noch im Zuge sind.

§. 18. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage der Kundmachung desselben.

13. Vorarlberg.

Gesetz vom 26. Jänner 1873, LGB. Nr. 19.*)

Allgemeine Bestimmungen. §. 1. Eisenbahn-Zufahrtsstraßen sind jene öffentlichen Straßen, welche die Verbindung der Bahnhöfe und Aufnahmsstationen mit dem nächst erreichbaren öffentlichen Fahrwege oder mit dem Gebiete der nächst gelegenen Städte, Märkte oder Ortschaften vermitteln.

§. 2 = §. 2 des LG. für Tirol mit Hinweglassung der Worte „der zu diesem Zwecke vorzunehmenden".

§. 3 = §. 3 des LG. f. Tirol mit Beifügung der Worte „zur Genehmigung", zwischen dem Landesausschusse und „vorlegen".

§. 4. Wenn zwischen dem Landesausschusse und der Landesbehörde ein Einverständniß nicht erzielt wird, so ist der Act dem Ministerium des Innern zur Entscheidung einverständlich mit dem Handelsministerium in letzter Instanz vorzulegen.

§. 5 = §. 5 des LG. für Tirol.

Concurrenzbezirk. §. 6 = §. 6a des Ges. f. Tirol.

b) Die Gemeinden, in deren Gebiete die Zufahrtsstraße liegt; es können aber in besonders rücksichtswürdigen Fällen auch Gemeinden, welche nicht von der Zufahrtsstraße durchzogen sind, mit Rücksicht auf den Nutzen, welchen dieselben aus dieser Straße ziehen, als beitragspflichtig erklärt werden.

c) = §. 6c des Ges. f. Tirol.

---

*) Durch das Gesetz vom 28. Jänner 1882 ist der Titel des Gesetzes *vom 26. Jänner 1873, LGB. Nr. 19,* betreffend die Herstellung und Er*haltung von Zufahrtsstraßen* zu nicht ärarischen Eisenbahnen dahin abge*ändert worden,* daß die Worte „nicht ärarisch" eliminirt wurden.

= §§. 7—9 des Ges. f. Tirol.

§. 10 des Ges. f. Tirol.

)as Comité wählt aus seiner Mitte und mit absoluter
heit den Obmann und Obmannstellvertreter, welcher die
se zu vollziehen hat, die Voranschläge und Rechnungen zu
dem Comité zur Genehmigung und Erledigung vorzu-

eiligten steht das Recht zu, in die erledigte Rechnung Ein-
n.

ıgen. §. 12. Beschwerden gegen Verfügungen der Straßen-
. 9) sind an den Concurrenzausschuß zu richten.

Der Landesausschuß entscheidet über Berufungen gegen die
Concurrenzausschusses. Die Beschwerde ist binnen der vom
ständigung laufenden vierzehntägigen Fallfrist beim Landes-
ubringen.

srecht der politischen Behörde. §. 14. Die poli-
en sind berechtigt und verpflichtet, darauf zu dringen, daß
-Zufahrtsstraßen in gutem Stande erhalten werden.

estimmungen. §. 15. Die in besonderen Rechtstiteln
kommen gegründeten Verpflichtungen bezüglich der Zufahrts-
ı aufrecht.

)ieses Gesetz findet nicht nur auf die bereits bestehenden
ırten im Allgemeinen, sondern auch insbesondere in dem
ung, als diese Zufahrten nur als provisorisch erklärt und
n über die Herstellung oder Erhaltung der Zufahrten noch

)ie Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage der
desselben.

Mein Handelsminister und Mein Minister des Innern sind
zuge des Gesetzes beauftragt.

Vierter Abschnitt.

Enteignung für Eisenbahnzwecke.

§. 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches.

Wenn es das allgemeine Beste erheischt, muß ein Mitglied des Staates gegen eine angemessene Schadloshaltung selbst das vollständige Eigenthum einer Sache abtreten.

Art. 5 des Staatsgrundgesetzes vom 21. December 1867, RGB. Nr. 42.

Das Eigenthum ist unverletzlich. Eine Enteignung gegen den Willen des Eigenthümers kann nur in den Fällen und in der Art eintreten, welche das Gesetz bestimmt.

Gesetz vom 18. Februar 1878, RGB. Nr. 30.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§. 1. Die Ausübung des Enteignungsrechtes steht in dem vollen durch §. 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zugelassenen Umfange jedem Eisenbahnunternehmen insoweit zu, als die Gemeinnützigkeit des Unternehmens von der hiezu berufenen staatlichen Verwaltungsbehörde anerkannt ist.

I. Gegenstand und Umfang der Enteignung.

§. 2. Das Enteignungsrecht kann zum Zwecke einer *dauernden* oder vorübergehenden Enteignung nur insoweit

ausgeübt werden, als die Herstellung und der Betrieb der Eisenbahn dieß nothwendig machen.

Dasselbe umfaßt insbesondere das Recht:

1. auf Abtretung von Grundstücken;

2. auf Ueberlassung von Quellen und anderen Privatgewässern;

3. auf Einräumung von Servituten und anderen dinglichen Rechten an unbeweglichen Sachen, sowie auf Abtretung, Einschränkung oder Aufhebung derartiger und solcher Rechte, deren Ausübung an einen bestimmten Ort gebunden ist;

4. auf Duldung von Vorkehrungen, welche die Ausübung des Eigenthumsrechtes oder eines anderen Rechtes an einem Grundstücke oder an einem Bergbaue einschränken.

Die Ausübung des Enteignungsrechtes kann auch in Beziehung auf das Zugehör eines Gegenstandes der Enteignung stattfinden.

Bergwerkseisenbahnen, welche nicht als ein Unternehmen einer Eisenbahngesellschaft aufzufassen sind, werden in Ansehung des Enteignungsverfahrens nicht nach dem Enteignungsgesetze vom 18. Febr. 1878, RGB. Nr. 30, behandelt. (VGH. 10. Oct. 1883, Z. 2314, CB. 1884:7.)

Die durch den Bahnbau hervorgerufene Erschwerung der Bewirthschaftung und beziehungsweise Werthverminderung eines nicht expropriirten Grundstückes fällt nicht unter §. 2, Zahl 2 und 3 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, die dießfälligen Schadenersatzansprüche können nicht nach den Bestimmungen über die Enteignung beurtheilt werden, es kann daher auf solche Ansprüche die Bestimmung des §. 18 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 über die Ausschließung des Civilrechtsweges nicht angewendet werden. (VGH. 19. Febr. 1884, Z. 1885.)

Daß Grundstücke, welche Zwecken der öffentlichen Verwaltung dienen, und insbesonders Friedhöfe nicht expropriirt werden können, dafür spricht keine gesetzliche Bestimmung. (VGH. 7. Mai 1885, Z. 1254, Budw. 2545.)

§. 3. Unter der im §. 2 bezeichneten Voraussetzung kann die dauernde oder vorübergehende Abtretung von Grundstücken insoweit begehrt werden, als es zur Herstellung der Bahn, der Bahnhöfe, der an der Bahn und an den Bahnhöfen zum Zwecke des Eisenbahnbetriebes zu errichtenden Gebäude oder zu sonstigen Anlagen, deren Herstellung der Eisenbahnunternehmung obliegt, dann zur Unterbringung des beim Baue zu entfernenden Erdmateriales und Schuttes, endlich zur Gewinnung des nothwendigen Schüttungs-, Rohstein- und Schottermateriales erforderlich ist.

Das Recht, die Abtretung eines Grundstückes zu einer vorübergehenden Benützung zu begehren, erstreckt sich nicht auf Gebäude und Wohnungsräume, noch auf solche Grundstücke,

deren Substanz durch die beabsichtigte Benützung voraussichtlich wesentlich und dauernd verändert würde.

Der Eigenthümer eines zur vorübergehenden Benützung überlassenen Grundstückes ist berechtigt zu begehren, daß die Eisenbahnunternehmung das Grundstück an sich löse, wenn die Benützung länger als sechs Monate nach dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung oder, falls die Abtretung zur Benützung erst nach der Betriebseröffnung stattfand, länger als zwei Jahre dauert.

Das Gesetz vom 18. Februar 1878 findet keine Anwendung, wenn Theile einer öffentlichen Straße zur Eisenbahnanlage einbezogen werden. In diesem Falle liegen der Eisenbahnunternehmung die im §. 10 lit. c des Concessionsgesetzes bezeichneten Verpflichtungen ob. (HM. 8. Juni 1882, Z. 13787, CB. 1882 : 97.)

Nach dem Eisenbahn-Expropriationsgesetze vom 18. Februar 1878 steht die Ausübung des Expropriationsrechtes den Eisenbahnunternehmungen nicht bloß für die erste „Herstellung“, sondern auch für jene Erweiterungen der ursprünglichen Bahnanlage zu, welche der „Betrieb“ als nöthig erkennen läßt, und ist das Enteignungsrecht auf alle Anlagen ausgedehnt, deren Herstellung der Eisenbahnunternehmung obliegt. Zu diesen gehören auch die öffentlichen Communicationsmittel, welche durch den Bau der Eisenbahn unfahrbar gemacht werden. (VGH. 30. März 1883, Z. 671; Budwinski Nr. 1713.)

Die Ausübung des Enteignungsrechtes durch eine Eisenbahnunternehmung erfolgt nicht bloß für eine Betriebs- sondern für jede Anlage, zu deren Herstellung die Unternehmung verpflichtet ist.

Was für den Betrieb einer Eisenbahnunternehmung herzustellen sei, haben die Verwaltungsbehörden nach ihrem sachverständigen Ermessen zu entscheiden. (VGH. 13. März 1885, Z. 331.)

II. Gegenstand und Umfang der Entschädigung.

§. 4. Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, dem Enteigneten für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachtheile Entschädigung zur Bewirkung der dem §. 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches entsprechenden Schadloshaltung zu leisten.

Als Enteigneter ist derjenige anzusehen, welchem der Gegenstand der Enteignung gehört, oder welchem an einem Gegenstande der Enteignung ein mit dem Eigenthume eines anderen Gegenstandes verbundenes dingliches Recht zusteht.

Der Bau von Eisenbahnen durch gebirgige und bewaldete Gegenden macht es zuweilen nothwendig, zur Sicherung der Bahnbauten und des Verkehres auf denselben mit der Bannlegung von an Eisenbahnen gelegenen Waldungen vorzugehen, das heißt, im Grunde des §. 19 des Forstgesetzes für solche Waldungen zum Schutze gegen Lawinen, Felsstürze, Steinschläge, Gebirgsschutt und Erdabrutschungen oder auch nur zur Regelung der Holzbringung eine besondere Behandlungsweise anzuordnen.

Rücksichtlich der dem Waldbesitzer in einem solchen Falle gebührenden Entschädigung verweist der §. 19 des Forstgesetzes auf die bestehenden Gesetze.

Um dießfalls vorgekommenen Zweifeln zu begegnen und einen gleichmäßigen Vorgang zu erzielen, wird der Statthalterei im Einvernehmen mit den Ministerien für Handel und für Ackerbau eröffnet, daß die von der betreffenden Bahnunternehmung dem Waldbesitzer zu leistende Entschädigung nach Analogie des §. 9 lit. c des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. Sept. 1854, RGB. Nr. 238, im Wege des Expropriationsverfahrens zu ermitteln und festzusetzen ist, weil sich die Bannlegung eines Waldes als eine theilweise Enteignung im Sinne des §. 365 a. b. G. darstellt, indem dadurch dem Waldbesitzer eine zeitweilige oder bleibende Beschränkung seines Eigenthumsrechtes auferlegt wird.

Hienach wird in jenen Fällen, wo nach Rechtskraft des Bannlegungserkenntnisses es nicht gelingt, zwischen dem Waldbesitzer und der Bahnunternehmung rücksichtlich der Entschädigung des Ersteren ein gütliches Uebereinkommen zu Stande zu bringen, auszusprechen sein, daß sich der Waldbesitzer die auferlegte Beschränkung des Wirthschaftsbetriebes seines Waldes gegen die im Wege einer gerichtlichen Schätzung festzusetzende Entschädigung gefallen lassen muß.

Ein solcher Ausspruch ist ausdrücklich als ein Expropriationserkenntniß zu bezeichnen, um der Gerichtsbehörde jeden Zweifel zu benehmen, daß derselbe die Natur eines Expropriationserkenntnisses hat.

Um die Vornahme der gerichtlichen Schätzung, welche die Ermittlung der dem Waldbesitzer wegen der vorgezeichneten Beschränkungen seines Wirthschaftsbetriebes gebührenden Entschädigung zum Gegenstande haben wird, hat die Bahnunternehmung einzuschreiten, in deren Interesse die Bannlegung erfolgt ist, und ist dieselbe dort, wo sie nicht durch ihr eigenes Interesse veranlaßt wird, die gerichtliche Schätzung zu beschleunigen, hiezu durch ämtliche Intervention zu veranlassen.

Die Statthalterei wird aufgefordert, die Unterbehörden zur entsprechenden Darnachachtung hievon in die Kenntniß zu setzen. (Min. d. Inn. v. 30. Dec. 1874, Z. 14005 an sämmtliche Länderstellen public. mit HM. Erl. v. 9. Jän. 1875, Z. 375.)

Bei Festsetzung des Entschädigungsbetrages darf darauf kein Bedacht genommen werden, daß einzelne in gleicher Lage befindliche Grundstücke zu einem verhältnißmäßig höheren Preis zu Industriezwecken angekauft wurden, oder daß die enteigneten Grundflächen möglicherweise meistens als Baustellen dienen, oder zu Industriezwecken gewidmet werden könnten, wogegen der Einfluß, den der Handel und Verkehr auf Bodenproduction und den Werth der Grundstücke übt, allerdings bei Feststellung des Letzteren entsprechend in Anschlag zu bringen sind. (OGH. 6. Nov. 1883, Z. 11345.)

§. 5. Bei der Ermittlung der Entschädigung ist auch [au]f diejenigen Nachtheile Rücksicht zu nehmen, welche Nutzungs[be]rechtigte, Gebrauchsberechtigte, Bestandnehmer durch die Ent[eig]nung erleiden, und deren Vergütung dem Enteigneten obliegt, [in]sferne der als Ersatz für den Gegenstand der Enteignung zu [le]istende Betrag nicht zur Befriedigung der gegen den Ent[eig]neten zustehenden Entschädigungsansprüche zu dienen hat.

§. 6. *Wird nur ein Theil* eines Grundbesitzes enteignet, *ist bei der Ermittlung* der Entschädigung nicht nur auf

den Werth des abzutretenden Grundstückes, sondern auch auf die Verminderung des Werthes, welche der zurückbleibende Theil des Grundbesitzes erleidet, Rücksicht zu nehmen.

Die Bahngesellschaft kann nach dem Enteignungsgesetze zur Einlösung einer für den Bahnbau nicht erforderlichen Grundfläche auch dann nicht verhalten werden, wenn die Bewirthschaftung einer solchen Grundfläche in Folge des Bahnbaues erschwert wird, ja sich selbst gar nicht mehr lohnt. Ebensowenig kann die Mehreinlösung deshalb der Bahn auferlegt werden, weil die zum Bahnbaue nicht benöthigte Fläche für den Bahnkörper wegen eventueller Ueberschwemmungsgefahr wichtig ist.

Auch zur Herstellung von Uferschutzbauten für den nicht expropriirten Theil kann die Bahnunternehmung anläßlich des Expropriationsverfahrens nicht verhalten werden, weil diese Herstellung mit der Enteignung in keinem Zusammenhange steht. (M. d. J. u. HM. 6. Dec. 1878, Z. 33137, HM. ex 1878, CB. 1878:14.)

Entschädigungsansprüche gegen die Bahn, welche aus der Bestimmung des §. 6 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 abgeleitet werden, müssen in dem durch dieses Gesetz geregelten Verfahren zum Zwecke der Feststellung der Entschädigung geltend gemacht werden.

Bei Ermittlung der durch eine Enteignung herbeigeführten Nachtheile darf nur auf die bestehenden wirthschaftlichen Verhältnisse, keineswegs aber auf solche Aenderungen Bedacht genommen werden, welche an vorhandenen gewerblichen Anlagen vielleicht in Zukunft eintreten könnten. (OGH. 1. Juli 1885, Z. 7631.)

§. 7. Bei der Ermittlung der Entschädigung ist auf diejenigen Verhältnisse keine Rücksicht zu nehmen, hinsichtlich deren erhellt, daß sie in der Absicht hervorgerufen wurden, um sie als Grundlage für die Erhöhung der Ansprüche auf Entschädigung zu benützen.

Der Werth der besonderen Vorliebe, dann eine Werthserhöhung, welche der Gegenstand der Enteignung in Folge der Anlage der Eisenbahn erfährt, bleiben bei der Berechnung der Entschädigung außer Betracht.

§. 8. Die Entschädigung ist in barem Gelde zu leisten. Sie erfolgt bei dauernder Enteignung durch Zahlung eines Capitalbetrages, bei vorübergehender Enteignung durch Zahlung einer Rente.

Wenn jedoch in Folge einer vorübergehenden Enteignung eine bei der Bestimmung der Rente nicht berücksichtigte Werthsverminderung eintritt, so ist für dieselbe nach dem Aufhören der vorübergehenden Enteignung durch Zahlung eines Capitalsbetrages Ersatz zu leisten.

§. 9. Insoweit die Ermittlung eines zu leistenden Capitalsbetrages nicht vollständig erfolgen kann, weil der abzuschätzende Nachtheil sich nicht in vorhinein bestimmen läßt, ist jede Partei berechtigt, in angemessenen Zeitabschnitten von

-stens Einem Jahre die Feststellung der für die in der
henzeit erkennbar gewordenen Nachtheile gebührenden Ent-
gung zu begehren.
Nach Ablauf eines vom Zeitpunkte des Vollzuges einer
nden Enteignung zu berechnenden Zeitraumes von drei
-n, beziehungsweise nach dem Aufhören einer vorüber-
den Enteignung kann die endgiltige Feststellung des zu
iden Capitalsbetrages begehrt werden.

§. 10. Die Eisenbahnunternehmung ist verpflichtet, für
Entschädigungen, welche sie nach dem Vollzuge einer
gnung zu leisten hat (§§. 8, 9), auf Verlangen des zur
erung der Entschädigung Berechtigten Sicherheit zu leisten.
Von dem Aerar kann die Bestellung einer Sicherheit nicht
rt werden.
Auf Ansuchen einer Partei wird die Art und Höhe der
-stellenden Sicherheit von dem zur Ermittlung der Ent-
igung zuständigen Gerichte nach Vernehmung beider Par-
bestimmt. Das Gericht kann vor seiner Entscheidung
verständige vernehmen.
Die Zulänglichkeit der Sicherheit beurtheilt das Gericht
seinem Ermessen.

III. Enteignungsverfahren.

Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung.

§. 11. Die Feststellung des Gegenstandes und Umfanges
Enteignung erfolgt auf Grund der für dieselbe maß-
iden thatsächlichen Verhältnisse und unter Berücksichtigung
Ergebnisses derjenigen commissionellen Erhebungen, welche
Zwecke der Prüfung des die Anlage der Bahn dar-
nden Detailprojectes vorgenommen werden (politische
hung).

§. 12. Die Eisenbahnunternehmung hat dem Handels-
sterium außer dem Detailprojecte die nach Katastral-
-inden getrennt zu verfassenden Grundeinlösungspläne
Verzeichnisse der in Anspruch genommenen Grundstücke
Rechte vorzulegen.
In diesen Verzeichnissen sind die Bezirksgerichte, in deren
-ngel die Gemeinden *gelegen* sind, und alle Katastral-
mern und Flächenmaße der Parcellen, in Bezug auf

welche eine Enteignung stattfinden soll, sowie die beanspruchten Flächen anzugeben.

Das Handelsministerium unterzieht dieses Project einer vorläufigen Prüfung, und ordnet, wenn es dasselbe zur Ausführung geeignet erachtet, die politische Begehung der Bahn an.

§. 13. Die mit der politischen Begehung betraute Commission besteht aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, einem Vertreter der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und einem Vertreter der politischen Bezirksbehörde. Der Landesausschuß ist einzuladen, sich bei der Commission durch einen Abgeordneten zu betheiligen.

Auch bleibt es dem Handelsministerium vorbehalten, die Commission mit Rücksicht auf die in Betracht kommenden öffentlichen Zwecke entsprechend zu verstärken.

Zu dieser Commission sind die Eisenbahnunternehmung und die Vorsteher der von der Bahn berührten Gemeinden vorzuladen.

§. 14. Vor Ausschreibung der politischen Begehung hat die Eisenbahnunternehmung der politischen Landesbehörde für jede Katastralgemeinde ein Verzeichniß der Namen und Wohnorte der Enteigneten (§. 4), beziehungsweise ihrer Vertreter zu überreichen. Wenn die zu enteignenden Grundstücke einen Gegenstand des Grundbuches bilden, so sind in dem Verzeichnisse auch die Grundbuchseinlagen anzuführen.

Dieses Verzeichniß, sowie die nach §. 12 zu überreichenden Grundeinlösungspläne und Verzeichnisse sind wenigstens durch vierzehn Tage vor dem Eintreffen der Begehungscommission in der betreffenden Ortsgemeinde zur allgemeinen Einsicht aufzulegen.

Zugleich ist durch eine in der Gemeinde anzuschlagende und in ortsüblicher Weise kundzumachende Verlautbarung der Ort der Einsichtnahme, sowie der Tag, von welchem an die Einsichtnahme stattfinden und die Frist, innerhalb welcher jeder Betheiligte bei der politischen Bezirksbehörde Einwendungen gegen die begehrte Enteignung mündlich oder schriftlich vorbringen kann, bekanntzugeben.

Die in diesen Verlautbarungen enthaltenen Zeitbestimmungen sind unter Angabe der durch die beabsichtigte Anlage berührten Katastralgemeinden durch ein Edict bekannt zu geben.

welches einmal in die für amtliche Kundmachungen bestimmte Landeszeitung einzuschalten ist.

§. 15. Der Tag, an welchem die Erhebungen in einer Gemeinde voraussichtlich beginnen, ist von dem Leiter der Commission zu bestimmen und in der Gemeinde in ortsüblicher Weise bekannt zu geben. Zwischen dieser Bekanntmachung und dem Beginne der Erhebungen muß mindestens ein Zeitraum von acht Tagen verstreichen.

Diejenigen, welche bei der politischen Bezirksbehörde rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, sind insbesondere zur Commission vorzuladen.

Jedem Betheiligten steht frei, bei den Erhebungen zu erscheinen und Einwendungen gegen die begehrte Enteignung vorzubringen.

Einwendungen, welche, nachdem die Erhebungen in der Gemeinde abgeschlossen sind, vorgebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

§. 16. Der Commissionsleiter hat nach Thunlichkeit dahin zu wirken, daß ein Einverständniß unter den Parteien erzielt werde.

Wird das Begehren um Enteignung zurückgezogen, oder erklärt der Enteignete seine Bereitwilligkeit, die begehrte Enteignung zuzugestehen, so ist dieß in dem über die Verhandlung geführten Protokoll festzustellen.

Die für die Entscheidung über die begehrte Enteignung maßgebenden Verhältnisse sind in jedem Falle zu ermitteln und die Ergebnisse der Erhebungen unter Angabe der benützten Grundlagen zu Protokoll zu bringen.

In eine Erörterung über die in Folge der Enteignung zu leistende Entschädigung ist bei diesen Erhebungen nicht einzugehen.

Die Erhebungen sind, soferne sie sich auf mehrere Katastralgemeinden auszudehnen haben, für jede Katastralgemeinde abzuschließen und der politischen Landesbehörde vorzulegen.

§. 17. Die politische Landesbehörde hat nach Prüfung der ihr vorgelegten Acten den Gegenstand und Umfang der Enteignung durch Fällung eines oder mehrerer Enteignungserkenntnisse festzustellen.

Soweit die Entscheidung von der dem Handelsministerium zustehenden Erledigung abhängt, ist die Entscheidung bis zum Bekanntwerden der *endgiltigen Erledigung* des Antrages aufzuschieben.

§. 18. Die Enteignungserkenntnisse sind der Eisenbahnunternehmung und den Enteigneten, beziehungsweise denjenigen Personen, hinsichtlich welcher es amtlich bekannt ist, daß das zu enteignende Recht auf dieselben übergegangen sei, einzuhändigen.

Ein Enteignungserkenntniß kann nur von denjenigen Enteigneten, welche rechtzeitige Einwendungen gegen die Enteignung erhoben haben, oder von ihren Rechtsnachfolgern (§§. 14, 15) und von der Eisenbahnunternehmung auf dem Wege des Recurses insoweit angefochten werden, als das Erkenntniß dem Begehren, welches die den Recurs ergreifende Partei gestellt hatte, nicht stattgegeben hat.

Der Recurs, welcher bei der politischen Landesbehörde anzubringen ist, hat aufschiebende Wirkung. Die Recursfrist beträgt acht Tage.

Ueber den Recurs entscheidet das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Handelsministerium und den anderen Verwaltungsministerien, deren Wirkungskreis durch die zu entscheidenden Fragen berührt wird.

Die Betretung des Civilrechtsweges über die Frage, welcher Gegenstand und in welchem Umfange derselbe zu enteignen sei, ist unzulässig.

Die nachträgliche Umschreibung eines Enteignungserkenntnisses, welches gegen eine irrthümlich als Eigenthümer des zu enteignenden Grundes angesehene Person erflossen ist — auf die Person des eigentlichen Eigenthümers ist unzulässig, es ist vielmehr in solchem Falle die nachträgliche Expropriationsverhandlung, im Sinne des §. 21 des Gesetzes v. 18. Febr. 1878, gegen den wahren Eigenthümer durchzuführen, nachdem dieser bei der ursprünglichen Expropriationsverhandlung gar nicht als Enteigneter erscheint. (M. d. Inn., einverständlich mit HM., Z. 21./4. M. d. J., HM. Z. 2677 ex 1884, CB. 1884 : 82.)

Das anläßlich der Enteignungsverhandlung von dem Enteigneten gestellte Begehren auf Herstellung einer Bahnüberbrückung ist nicht Gegenstand des Enteignungserkenntnisses und der wegen Nichtberücksichtigung dieses Begehrens eingebrachte Recurs ist unzulässig. (Min. d. J. 21. Mai 1879, Z. 5819, HM. Z. 16599 ex 1879, CB. 1879 : 88.)

§. 19. Nach dem Eintritte der Rechtskraft eines Enteignungserkenntnisses sind die Personen, gegen welche die Enteignung wirksam ist, verpflichtet, sich jeder über die Fortsetzung des ordentlichen Wirthschaftsbetriebes hinausgehenden Veränderung an dem Gegenstande der Enteignung zu enthalten, sofern nicht etwas anderes vereinbart wurde, oder soweit es sich nicht um zur Erhaltung des Gegenstandes der Enteignung nothwendige und unaufschiebliche Verfügungen handelt.

§. 20. Wenn ein den Gegenstand der Enteignung bildendes Grundstück in einem Grundbuche eingetragen ist, so hat die zur Entscheidung in erster Instanz berufene politische Landesbehörde nach dem Eintritte der Rechtskraft eines Enteignungserkenntnisses das Grundbuchsgericht unter Mittheilung der zur Identificirung des Grundstückes erforderlichen Behelfe, welche nöthigenfalls der Eisenbahnunternehmung abzufordern sind, um die Anmerkung der Enteignung zu ersuchen.

Das Grundbuchsgericht hat die Anmerkung in der betreffenden Grundbuchseinlage zu vollziehen.

Diese Anmerkung hat die Wirkung, daß sich niemand, der eine derselben nachfolgende Eintragung erwirkt, auf die Unkenntniß der Enteignung berufen kann.

§. 21. Wird außer dem Falle einer politischen Begehung eine abgesonderte oder nachträgliche Verhandlung zur Feststellung eines der vorübergehenden oder dauernden Enteignung zu unterziehenden Gegenstandes erforderlich, so hat die Eisenbahnunternehmung unter Bezeichnung des Gegenstandes und des Enteigneten, sowie unter Beibringung der zur Identificirung des Gegenstandes erforderlichen Belege, ferner unter Darlegung der Gründe des Bedarfes das Ansuchen bei der politischen Bezirksbehörde zu stellen, in deren Bezirke der Gegenstand liegt, in Ansehung dessen die Enteignung durchgeführt werden soll.

Die politische Behörde erster Instanz hat hierüber unter Zuziehung der beiden Parteien eine Verhandlung anzuordnen.

Auf das weitere Verfahren finden die Bestimmungen der §§. 16 bis 20 Anwendung.

B. Ermittlung der Entschädigung.

§. 22. Die in Folge einer Enteignung zu leistende Entschädigung ist, sofern sie nicht durch ein zulässiges Uebereinkommen zwischen der Eisenbahnunternehmung und dem Enteigneten bestimmt wird, gerichtlich festzustellen.

Als zulässig ist ein solches Uebereinkommen nur dann anzusehen, wenn es an dritten Personen fehlt, denen ein Anspruch auf Befriedigung aus der Entschädigung auf Grund ihrer dinglichen Rechte zusteht oder wenn diese dritten Personen ihre Zustimmung zu dem Uebereinkommen in einer öffentlichen oder *legalisirten Urkunde* erklärt haben.

Die Nothwendigkeit der Erklärung dieser Zustimmung

entfällt, wenn es sich um die theilweise Abtretung eines Grundbuchskörpers handelt und wenn ungeachtet der Abtretung eine Hypothek die im §. 1374 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches entsprechende gesetzliche Sicherheit behält, andere dingliche Rechte aber eine Gefährdung ihrer Sicherheit offenbar nicht erleiden können.

Das Grundbuchsgericht ist berufen, auf Ansuchen einer Partei eine Bestätigung über den Bestand der erforderten Sicherheit auf Grund der durch eine vorgenommene Untersuchung gewonnenen Ueberzeugung zu ertheilen.

§. 23. Die gerichtliche Feststellung der Entschädigung erfolgt auf Ansuchen der Eisenbahnunternehmung; doch ist auch der Enteignete berechtigt, darum anzusuchen, wenn die Eisenbahnunternehmung dieses Ansuchen nicht innerhalb eines Jahres nach Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses stellt.

Zur Feststellung der Entschädigung ist das Bezirksgericht zuständig, in dessen Sprengel die Enteignung zu vollziehen ist.

Dem Gesuche um diese Feststellung ist das Enteignungserkenntniß nebst den zur Identificirung des Gegenstandes der Enteignung erforderlichen Behelfen beizubringen.

Das Gesuch kann hinsichtlich aller in dem Sprengel einer Katastralgemeinde gelegenen Gegenstände der Enteignung in einer einzigen Eingabe gestellt werden.

Bei den Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der in Folge der Enteignung zu leistenden Entschädigungen hat der Bezirksrichter selbst oder im Verhinderungsfalle dessen Stellvertreter zu interveniren. (JM. Z. 6926 ex 1883, HM. 13. Mai 1883, CB. 1883 : 128.)

§. 24. Das Gericht hat alle für die Feststellung der Entschädigung maßgebenden Verhältnisse nach den Grundsätzen des Verfahrens außer Streitsachen an Ort und Stelle unter Zuziehung von drei Sachverständigen zu erheben.

Die Sachverständigen hat das Gericht aus einer von dem Oberlandesgericht nach Einvernehmen der politischen Landesbehörde jährlich aufzustellenden und kundzumachenden Liste der in Enteignungsfällen zuzuziehenden Sachverständigen zu wählen und einen davon als Obmann zu bestellen.

Die Parteien können Einwendungen gegen die Eignung der Sachverständigen bis zum Beginne der Erhebungen vorbringen. Diese Einwendungen sind, wenn sie dem Gerichte glaubwürdig erscheinen, von Amtswegen zu berücksichtigen.

Zur Beurtheilung besonderer thatsächlicher Verhältnisse, welche auf *die Bemessung* der Entschädigung für die zum Bahnbaue expropriirten *Gründe Einfluß* haben, können specielle Sachverständige beigezogen werden.

ohl dieselben in der vom Oberlandesgerichte festgestellten Sachver-
digenliste nicht aufgenommen sind. (OGH. 28. April 1885, Z. 4843.)

§. 25. Die Sachverständigen sind vom Richter aufzufordern,
der Besichtigung des Gegenstandes der Enteignung ihr
chten über die zu leistende Entschädigung abzugeben.

Jeder Sachverständige ist verpflichtet, die thatsächlichen
ussetzungen, auf denen sein Gutachten beruht, sowie die
en Grundlagen seiner Werthberechnung anzugeben.

Insbesondere haben die Sachverständigen in den Fällen,
nen nur ein Theil des Grundbesitzes enteignet wird, die
hnung des Betrages, welcher als Ersatz für die Ver-
erung des Werthes des zurückbleibenden Theiles des
dbesitzes zu leisten ist, abgesondert anzugeben.

Erstreckt sich die an die Enteigneten zu leistende Ent-
igung auch auf die Vergütung solcher Nachtheile, welche
Personen erleiden, deren Ansprüche nicht aus dem für
nteignetes Grundstück zu leistenden Ersatze zu befriedigen
(§. 5), so ist der auf die Vergütung dieser Nachtheile
llende Betrag insbesondere anzugeben.

Wenn hinsichtlich der thatsächlichen Voraussetzungen ein
it entsteht, so ist, falls es von einer Partei begehrt wird,
Grundlage jeder der streitig gewordenen Annahmen ein
deres Gutachten über die zu leistende Entschädigung ab-
en.

Bei der Schätzung des Werthes des enteigneten Gegenstandes darf
künftige Eventualitäten keine Rücksicht genommen werden. (OGH.
Juni 1881, Z. 6317, Jur. B. 1881 : 40.)

§. 26. Auf Begehren beider Parteien kann die Fest-
ng der Entschädigung auf solche Objecte ausgedehnt werden,
e nicht den Gegenstand eines Enteignungserkenntnisses
n, wenn beide Parteien einverstanden sind, diese Objecte
Enteignung zu unterziehen.

§. 27. Erachtet die Eisenbahnunternehmung, daß durch
ührung einer oder der anderen Anlage, zu deren Her-
ng sie nicht verpflichtet ist, der Anspruch auf Entschädi-
erheblich herabgemindert würde, so kann die Eisenbahn-
rnehmung sich die Auswahl unter mehreren Arten der
ührung dieser Anlage vorbehalten und begehren, daß die
chädigung mit Rücksicht auf jede der von ihr bezeichneten
n der Ausführung festgestellt werde.

§. 28. Der Leiter der Erhebungen hat in allen Fällen,
enen von Seite des Enteigneten eine Forderung gestellt

oder von Seite der Eisenbahnunternehmung ein Anerbieten gemacht wird, dieß zu protokolliren; ferner das Gutachten der Sachverständigen, die thatsächlichen Voraussetzungen und die Grundlagen, auf denen dasselbe beruht, und die allfälligen Erinnerungen und Einwendungen der Parteien zu Protokoll zu bringen.

§. 29. Wenn die Eisenbahnunternehmung und der Enteignete sich über die zu leistende Entschädigung einigen, so ist diese Vereinbarung, falls die im §. 22 bezeichneten Voraussetzungen eines zulässigen Uebereinkommens eintreten, zu Protokoll zu nehmen.

Treten die im §. 22 bezeichneten Voraussetzungen nicht ein, so kann die Protokollirung der Vereinbarung nur dann stattfinden, wenn der vereinbarte Betrag nicht hinter demjenigen zurückbleibt, welcher von den Sachverständigen angegeben wird oder welcher im Falle einer Verschiedenheit der Gutachten den Durchschnitt der angegebenen Beträge bildet.

Eine mit Beobachtung der vorstehenden Bestimmungen protokollirte Vereinbarung hat die Wirkung eines gerichtlichen Vergleiches.

§. 30. Kommt ein Vergleich nicht zu Stande, so hat das Gericht, ohne an Beweisregeln gebunden zu sein, über die zu leistende Entschädigung zu entscheiden, und wenn die im §. 25 Absatz 4 bezeichnete Voraussetzung eintritt, den auf die Vergütung der Nachtheile dritter Personen entfallenden Betrag insbesondere zu bestimmen.

Diese Entscheidung kann nur mittelst des Recurses angefochten werden.

Die Recursfrist beträgt vierzehn Tage.

Der Recurs ist in doppelter Ausfertigung zu überreichen. Eine Ausfertigung ist dem Gegner des Beschwerdeführers zuzustellen, welchem es gestattet ist, seine Aeußerung binnen 14 Tagen zu überreichen. Nach dem Einlangen dieser Aeußerung, beziehungsweise nach dem fruchtlosen Ablaufen der für dieselbe bestimmten vierzehntägigen Frist sind die Acten dem Oberlandesgerichte von Amtswegen vorzulegen.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten auch für die Anfechtung der Entscheidung des Oberlandesgerichtes.

Das Betreten des ordentlichen Rechtsweges zur Geltendmachung von Ansprüchen, über welche in dem durch dieses *Gesetz geregelten* Verfahren zum Zwecke der Feststellung der *Entschädigung* entschieden wurde, ist unzulässig.

§. 31. Wenn eine Partei dafür hält, daß die für die Feststellung der Entschädigung maßgebenden thatsächlichen Verhältnisse bei den nach §. 24 vorgenommenen Erhebungen nicht vollständig oder nicht richtig dargestellt wurden, so kann sie vor dem Ablaufe der für den Recurs gegen die gerichtliche Entscheidung über die Entschädigung bestimmten Frist bei dem Gerichte, welches diese Erhebungen angeordnet hat, um die Vornahme eines Augenscheines ansuchen.

Dem Gesuche ist, wenn in demselben die festzustellenden Thatsachen oder Zustände genau angegeben sind, stattzugeben.

Bei der Anordnung und Vornahme des Augenscheines ist nach den Bestimmungen über die Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse vorzugehen.

Wird das Ansuchen vor dem Ablaufe von acht Tagen nach der Zustellung der die Entschädigung feststellenden Entscheidung angebracht, so kann das Gericht auf Ansuchen dem Besitzer des in Augenschein zu nehmenden Gegenstandes auftragen, sich jeder die Vornahme des Augenscheines erschwerenden Veränderung bis zur Beendigung desselben zu enthalten.

Ein gegen die Anordnung des Augenscheines oder gegen die Ertheilung des oben erwähnten Auftrages ergriffener Recurs hat keine aufschiebende Wirkung.

§. 32. Macht die Eisenbahnunternehmung von dem ihr im §. 27 vorbehaltenen Rechte, die Ausführung einer Anlage auf verschiedene Weise zu begehren, Gebrauch, so hat das Gericht über die Entschädigung mit Rücksicht auf jede der vorgeschlagenen Arten der Ausführung zu entscheiden, und der Eisenbahnunternehmung die Auswahl vorzubehalten. Wenn die Eisenbahnunternehmung nicht binnen drei Monaten nach Zustellung dieser Entscheidung bei Gericht die Erklärung abgibt, für welche Art der Ausführung sie sich entscheidet, so kann der Enteignete begehren, daß der Eisenbahnunternehmung gegenüber die Annahme gelte, daß sie sich für diejenige Art der Ausführung entschieden habe, hinsichtlich welcher der höchste Entschädigungsbetrag ermittelt wurde.

Das Gericht hat auf Ansuchen einer Partei das Ergebniß der Auswahl unter Angabe des zu leistenden Entschädigungsbetrages mittelst Bescheides auszusprechen.

§. 33. Die gerichtlich festgestellte Entschädigung ist, wenn sie in einem Capitalbetrage besteht, von dem Vollzuge der Enteignung zu leisten, *soweit nicht* auf Grund der Bestimmung des *§. 9 eine nachträgliche Leistung* stattzufinden hat.

Wenn die Eisenbahnunternehmung einen als Entschädigung zu leistenden Capitalbetrag später als vierzehn Tage nach Abschluß des Vergleiches, beziehungsweise nach Zustellung der die Entschädigung feststellenden gesetzlichen Entscheidung bezahlt, so ist sie zur Entrichtung der gesetzlichen Verzugszinsen vom Tage des Vergleiches, beziehungsweise der Zustellung der Entscheidung verpflichtet. Hat aber die Eisenbahnunternehmung von dem ihr im §. 27 vorbehaltenen Rechte Gebrauch gemacht, so ist sie in jedem Falle verpflichtet, die Verzugszinsen von dem Tage der Zustellung der Entscheidung, welche die Entschädigung unter dem Vorbehalte der Auswahl feststellt, zu vergüten.

§. 34. Die Leistung des Entschädigungsbetrages erfolgt auch außer den im §. 1425 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches bezeichneten Fällen durch gerichtlichen Erlag, wenn und insoweit der Entschädigungsbetrag zur Befriedigung der dritten Personen auf Grund ihrer dinglichen Rechte zustehenden Ansprüche zu dienen hat. Die Nothwendigkeit des in diesem Falle vorzunehmenden gerichtlichen Erlages entfällt jedoch dann, wenn in der den Vorschriften des §. 22 entsprechenden Weise dargethan wird, daß die Sicherheit der diesen dritten Personen zustehenden dinglichen Rechte ungeachtet der Enteignung ungefährdet bleibt.

Die Befriedigung der Ansprüche dieser dritten Personen erfolgt nach den Bestimmungen über die Vertheilung des bei einer zwangsweisen Versteigerung erzielten Kaufpreises. Der erfolgte Erlag der Entschädigung ist, wenn es sich um den Gegenstand eines öffentlichen Buches handelt, von Amtswegen bücherlich anzumerken.

Dieser Anmerkung kommen die mit der Anmerkung einer vollzogenen zwangsweisen Versteigerung verbundenen Wirkungen zu.

Der Anspruch auf Schadloshaltung für die Abtretung eines Grundes oder der Pertinenzen desselben zu Bahnzwecken verjährt nicht nach §. 1480 a. b. G. B. in drei Jahren, sondern erst in 30 Jahren. Die Bahngesellschaft, welche den Capitalsbetrag für einen enteigneten Grund nicht sogleich bei der Uebernahme des Besitzes und der Benützung des Grundes bezahlt, ist zur Entrichtung von Saumsalszinsen verpflichtet. (OGH. 6. Nov. 1879, Z. 11122.)

Das für einen von einer Eisenbahn enteigneten Theil des Hypothekargutes erlegte Entschädigungscapital haftet für die Hypothekarforderung und ist der zur Sicherstellung der hypothecirten Rente erforderliche Theil des Entschädigungscapitals zu vinculiren. (OGH. 16. Mai 1882, Z. 5423, G. Z. 21, Oesterr. Centr. Bl. für die Juristische Praxis 1883, Seite 359.)

Die Erfolglassung des von der Bahn gerichtlich erlegten Capitals-
etrages für die Einlösung eines Theiles einer mit Hypotheken belasteten
Realität ist auch dann, wenn der eingelöste Theil verhältnismäßig sehr
eringfügig ist, nur gegen Beibringung der Zustimmung der Hypothekar-
läubiger und gegen den Ausweis zulässig, daß durch den Wegfall des
ingelösten Theiles die Sicherheit der Hypotheken nicht gefährdet werde.
Die Eisenbahnbauunternehmung ist berechtigt, gegen eine den Rechten
er Hypothekargläubiger widerstreitende Erfolglassung eines von ihr er-
egten Einlösungsbetrages zu recuriren. (OGH. 18. Febr. 1885, Z. 1972.)

IV. Vollzug der Enteignung.

echte und Pflichten der Eisenbahnunternehmung und des Enteigneten.

§. 35. Der zwangsweise Vollzug der durch eine rechts-
iftige Entscheidung oder durch eine nach §. 26 getroffene
:reinbarung festgestellten Enteignung steht der politischen
:zirksbehörde zu.

Dieser Vollzug ist auf Ansuchen der Eisenbahnunter-
hmung zu bewilligen, wenn diese nachweist, daß sie den
r hinsichtlich der Leistung oder der Sicherstellung der Ent-
jädigung obliegenden und vor der Enteignung zu erfüllen-
n Verbindlichkeiten nachgekommen sei.

Der Vollzug der Enteignung wird dadurch nicht gehindert,
ß deren Gegenstand von demjenigen, gegen den die Ent-
gnung eingeleitet wurde, an einen Dritten übergegangen
, oder daß sich andere rechtliche Veränderungen hinsichtlich
eses Gegenstandes ergeben haben.

Der zwangsweise Vollzug kann auch dadurch nicht auf-
halten werden, daß die Entscheidung, welche die Entschädigung
ststellt oder eine zu leistende Sicherheit bestimmt, mittelst
s Recurses angefochten wurde.

§. 36. Wenn die Eisenbahnunternehmung die durch Ver-
eich oder gerichtliche Entscheidung festgestellte Entschädigung
er die gerichtlich bestimmte Sicherheit nicht binnen vierzehn
agen nach Abschluß des Vergleiches, beziehungsweise nach
intritt der Rechtskraft der gerichtlichen Entscheidung leistet,
kann der Enteignete die Eisenbahnunternehmung zur
eistung der Entschädigung und der Verzugszinsen, beziehungs-
eise zur Leistung der Sicherheit auf dem Wege der Execution
ach den Vorschriften des Verfahrens in Streitsachen ver-
alten.

§. 37. So lange die Enteignung nicht vollzogen oder
ie *Feststellung der Entschädigung* durch Vergleich oder ge-

richtliche Entscheidung nicht erfolgt ist, ist die Eisenbahnunternehmung innerhalb eines Jahres nach dem Eintritte der Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses, der Enteignete aber nach dem Ablaufe dieser Frist berechtigt, bei der politischen Landesbehörde, welche das Enteignungserkenntniß gefällt hat, die Aufhebung desselben zu begehren.

Dieses Rechtes kann sich diejenige Partei nicht mehr bedienen, welche bereits um die gerichtliche Feststellung der Entschädigung angesucht hat.

Dem Begehren um Aufhebung des Enteignungserkenntnisses ist stattzugeben, wenn die in den vorstehenden Absätzen festgesetzten Bedingungen eingetreten sind.

Das Erkenntniß der politischen Landesbehörde kann von beiden Parteien auf dem Wege des Recurses angefochten werden. Die Bestimmungen des §. 18 Absatz 3 und 4 finden auch auf diesen Recurs Anwendung. Nach dem Eintritte der Rechtskraft dieses Erkenntnisses hat die politische Landesbehörde die Löschung der nach §. 20 bewirkten grundbücherlichen Anmerkung des Enteignungserkenntnisses durch das Grundbuchsgericht zu veranlassen.

Die Rechtswirksamkeit eines Enteignungserkenntnisses kann im Falle der Entbehrlichkeit der expropriirten Sache nicht ipso facto, sondern durch einen Administrativact, beziehungsweise durch einen Ausspruch der competenten Behörde, welcher die rechtlichen Consequenzen der Enteignung dem Enteigneten gegenüber beseitigt, aufgehoben werden. (VGH. 5. März 1882, Z. 3259, CB. 1882 : 38.)

§. 38. Die Eisenbahnunternehmung hat für den Schaden, welcher dadurch entsteht, daß sie eine Enteignung nicht in Vollzug setzen ließ, Ersatz zu leisten.

Auf den Ersatz dieses Schadens kann sie auf dem ordentlichen Rechtswege belangt werden.

V. Verfahren im Falle von Betriebsstörungen.

§. 39. Wenn bei einer im Betriebe stehenden Eisenbahn zur Beseitigung oder Verhütung einer Betriebsunterbrechung dringende Vorkehrungen zu treffen sind, welche die Ausübung des Enteignungsrechtes nothwendig machen, so kann — ohne der Entscheidung des Handelsministeriums in Betreff der *definitiven* Vorkehrungen vorzugreifen — ein abgekürztes *Verfahren unter* Anwendung der folgenden Bestimmungen *stattfinden.*

§. 40. Die Einleitung der Verhandlung zum Zwecke der Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung ist mit Beobachtung der Vorschriften des §. 21 bei der politischen Landesbehörde anzusuchen.

Diese bestimmt den Leiter der unter Zuziehung der Parteien vorzunehmenden Verhandlung, welcher unmittelbar nach deren Beendigung das Enteignungserkenntniß zu fällen hat.

Ein gegen dieses Erkenntniß ergriffener Recurs hat keine aufschiebende Wirkung.

§. 41. Die Eisenbahnunternehmung kann unter Nachweisung der Einleitung der im §. 40 bezeichneten Verhandlung bei dem zuständigen Bezirksgerichte um die Feststellung der Entschädigung ansuchen.

Die Einleitungen für die nach §. 24 vorzunehmenden Erhebungen sind so zu treffen, daß dieselben wo möglich an dem für die Verhandlung über den Gegenstand und Umfang der Enteignung bestimmten Tage stattfinden und der Fällung des Enteignungserkenntnisses unmittelbar nachfolgen können.

Das Gericht ist bei Bestellung der Sachverständigen an die im §. 24 erwähnte Liste nicht gebunden.

VI. Vorarbeiten.

§. 42. Die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für die Anlage einer Eisenbahn gewährt das Recht, fremde Grundstücke zu betreten und auf denselben die zur Vorbereitung des Bauprojectes erforderlichen technischen Arbeiten vorzunehmen.

Wenn die mit diesen Arbeiten betrauten Personen Gebäude, oder eingefriedete Räume betreten, oder die den Arbeitern entgegenstehenden Hindernisse beseitigen wollen, so entscheidet, falls ein Betheiligter dagegen Einsprache erhebt, die politische Bezirksbehörde über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der beabsichtigten Handlungen.

Auf Ansuchen eines Betheiligten bestimmt die politische Bezirksbehörde die Sicherheit, welche die Eisenbahnunternehmung für die durch die Vorarbeiten verursachten Schäden zu leisten hat.

Die Höhe der zu leistenden Entschädigung wird auf Ansuchen einer der beiden Parteien vorbehaltlich der Entscheidung im ordentlichen Rechtswege von der politischen Bezirksbehörde bestimmt.

VII. Schlußbestimmungen.

§. 43. Die Zustellung der im Enteignungsverfahren gefällten Erkenntnisse (§§. 18, 37) erfolgt mit Beobachtung der Vorschriften, welche für die gerichtliche Zustellung zu eigenen Handen maßgebend sind.

Ergibt sich im Verfahren vor den Verwaltungsbehörden die Nothwendigkeit, daß eine Partei durch einen Curator vertreten werde, so ist der Curator auf Ansuchen eines Betheiligten oder auf Einschreiten der Verwaltungsbehörde von dem zuständigen Gericht zu bestellen.

§. 44. Die Kosten des Enteignungsverfahrens und der gerichtlichen Feststellung der Entschädigung sind, soweit sie nicht durch ein ungerechtfertigtes Einschreiten einer Partei hervorgerufen wurden, von der Eisenbahnunternehmung zu bestreiten.

§. 45. Die Erfolglassung der in Folge der Anordnungen dieses Gesetzes vorgenommenen gerichtlichen Erläge ist von der Entrichtung der Verwahrungsgebühr befreit.

§. 46. Durch dieses Gesetz werden alle Anordnungen außer Wirksamkeit gesetzt, insoweit sie Gegenstände dieses Gesetzes betreffen und durch dasselbe geregelt sind.

Auf anhängige Verhandlungen finden die Bestimmungen dieses Gesetzes insoweit Anwendung, als es sich nicht um die Durchführung der vor dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes zur Einleitung eines Verfahrens getroffenen Anordnungen handelt.

§. 47. Wenn die Ausübung des Enteignungsrechtes nach §. 1 dieses Gesetzes einer Tramwayunternehmung eingeräumt wird, so ist die von dieser Unternehmung angelegt Bahn nicht als eine solche anzusehen, welche nach §. 1 de Gesetzes vom 19. Mai 1874, RGB. Nr. 70, in die Eise bahnbücher aufzunehmen wäre.

Auf Eisenbahnen, für deren Herstellung und Betrieb Ausübung des Enteignungsrechtes auf Grund des allgemei Berggesetzes zusteht, finden die Bestimmungen dieses Gese keine Anwendung.

§. 48. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes sind die nister des Handels, des Innern, des Ackerbaues, der J und der Finanzen beauftragt.

Fünfter Abschnitt.

Eisenbahnbücher.

1. Gesetz vom 19. Mai 1874, RGB. Nr. 70.

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

I. Von der Anlegung der Eisenbahnbücher.

1. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1. Für Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre zu dienen haben und zu deren Herstellung das Expropriationsrecht zugestanden ist, sind Eisenbahnbücher anzulegen.

Vgl. §. 47 des Gesetzes vom 18. Februar 1878.

§. 2. In das Eisenbahnbuch sind alle im Besitze einer Eisenbahnunternehmung stehenden Grundstücke einzutragen, welche zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen haben (Eisenbahngrundstücke).

(Siehe Erläuterung für die Regierungscommissäre, HM. 5. August 1874, Z. 13114, CB. 1874 : 101.)

An und für sich steht die Frage wegen Aufnahme oder Ausschließung einzelner Objecte als Bestandtheile der bücherlichen Einheit mit der Frage, an welchen Bestandtheilen des unbeweglichen Eisenbahnbesitzes der Staat seinerzeit das Heimfallsrecht auszuüben haben wird, in keinem nothwendigen Zusammhange und behält sich die Staatsverwaltung alle ihr gesetzlich, concessions- oder vertragsmäßig zustehenden Rechte auf die nach Ablauf der Concessionsdauer an den Staat heimfallenden Vermögensbestandtheile der Eisenbahnunternehmungen auch bezüglich jener dahin gehörigen Objecte, welche in das Eisenbahnbuchbestandblatt nicht eingetragen erscheinen, ausdrücklich vor.

Im Sinne des Vorhergeschickten wird daher die Voraussetzung ausgesprochen, daß im Falle seitens einer Bahngesellschaft die Veräußerung derartiger Bestandtheile des gesellschaftlichen Immobilarbesitzes beabsichtigt würde, wenn dieselben auch keinen Gegenstand der Eintragung im Eisenbahnbuche zu bilden haben, stets vorerst die staatliche Genehmigung eingeholt werden wird. (HM. 17. Juni 1877, Z. 7060, EB. 1877 : 71.)

§. 3. Das Eisenbahnbuch besteht aus den Eisenbahneinlagen und einer Urkundensammlung.

§. 4. Für jede Eisenbahn, beziehungsweise für jeden Theil derselben, welcher den Gläubigern gegenüber als Ganzes zu gelten hat, ist eine Einlage zu errichten.

Bei Eisenbahnen, welche das Geltungsgebiet dieses Gesetzes überschreiten, sowie bei fremden Eisenbahnen, welche sich mit einem Theile ihrer Linie in dieses Gebiet erstrecken, ist für den innerhalb dieses Gebietes gelegenen Theil eine Einlage zu eröffnen.

Für jeden Theil einer Eisenbahn, bezüglich dessen sich nach den dem Gerichte vorgelegten Urkunden eine Sonderheit in der Belastung ergibt, ist — vorbehaltlich allfälliger Aenderungen im Richtigstellungsverfahren — eine vorläufige Einlage im Eisenbahnbuch zu eröffnen. (OGH. 8. August 1876, Z. 9301; Röll Nr. 191.)

§. 5. Die den Inhalt einer Einlage bildende Bahn ist als eine bücherliche Einheit anzusehen.

Diese Einheit umfaßt auch das ganze im Besitze der Unternehmung befindliche Materiale, welches

1. zur Herstellung oder Instandhaltung der Bahn bestimmt ist, sofern es bereits in den örtlichen Bereich der Bahn gebracht ist, oder

2. zum Betriebe der Bahn gehört, und zwar von diesem sowohl

a) das in feste Verbindung mit der Bahn gesetzte, als auch
b) das zum dauernden Gebrauche an Ort und Stelle bestimmte, sowie
c) alles übrige zum Fahrbetriebe oder in anderer Weise zum Betriebe der Bahn gehörige Materiale.

In Ansehung der fremden Eisenbahnen, welche sich mit einem Theile ihrer Linie in das Geltungsgebiet dieses Gesetzes erstrecken, ist das unter 2 c bezeichnete Betriebsmaterial nicht als zu der bücherlichen Einheit gehörig anzusehen, sofern nicht durch ein mit der betreffenden Regierung geschlossenes Uebereinkommen etwas anderes festgesetzt worden ist.

§. 6. An Theilen der als eine bücherliche Einheit *behandelten* Bahn können Hypothekarrechte nicht erworben *werden.*

ıgegen schließt die Behandlung einer Bahn als bücher-
:nheit nicht aus, daß in Ansehung einzelner Bestand-
er Bahn ein getheiltes Eigenthum oder ein Miteigen-
'owie daß an einzelnen Bestandtheilen der Bahn andere
sübung des Eigenthumsrechtes beschränkende Rechte,
rundbienstbarkeiten, Bestandrechte mit der Wirkung
ıer Rechte bestehen.

ıgleichen wird durch die Behandlung der Bahn als
che Einheit nicht ausgeschlossen, daß ein Einlösungs-
:imfallsrecht des Staates sich auf die diesem Rechte
Gesetz oder Vertrag unterworfenen Objecte zu be-
:n habe.

7. Bei der Errichtung einer Eisenbahneinlage kann
sitzer der den Inhalt dieser Einlage bildenden Bahn
che Rechte nur derjenige erlangen, welcher die Con-
für diese Bahn erlangt hat.

n Falle eines späteren Besitzüberganges kann die Bahn,
dieselbe nicht aufgelassen wird (§. 45), nur von dem-
bücherlich erworben werden, welchem die Concession
se Bahn ertheilt oder die Ertheilung der Concession
ındelsministerium zugesichert worden ist.

8. Die Eisenbahneinlage besteht aus dem Bahn-
)latte, dem Eigenthumsblatte und dem Lastenblatte.

ıs Bahnbestandblatt hat in der Aufschrift den Namen
: Richtung der Bahn anzugeben und zerfällt in zwei
ungen. In der ersten Abtheilung sind die einzelnen
hngrundstücke, mit Einschluß derjenigen, in Ansehung
ein getheiltes Eigenthum oder ein Miteigenthum be-
nd in der zweiten Abtheilung diejenigen mit dem Be-
Bahn oder einzelner Eisenbahngrundstücke verbundenen
en Rechte anzugeben, welche der Unternehmung an
ı Grundstücken zustehen.

ıs Eigenthumsblatt hat Firma und Sitz der Unter-
ıg und die derselben auf die ganze bücherliche Einheit
ıden Rechte, sowie die Beschränkungen dieser Rechte,
hen insbesondere ein Einlösungs- oder ein Heimfalls-
s Staates zu rechnen ist, zu enthalten.

ıs Lastenblatt zerfällt in zwei Abtheilungen. In die
)theilung sind die Lasten, welche die ganze bücherliche
betreffen, in die zweite Abtheilung die Lasten, welche
einzelne Eisenbahngrundstücke beziehen, ferner die in
ng solcher Grundstücke dritten Personen aus dem ge-

theilten Eigenthume oder Miteigenthume zustehenden Rechte (§. 6 Absatz 2) einzutragen.

Solange nicht die eine bücherliche Einheit bildenden Eisenbahngrundstücke ermittelt und in der ersten Abtheilung des Bahnbestandblattes angegeben sind, ist die Einlage als eine vorläufige anzusehen und als solche in einer in die Augen fallenden Weise zu bezeichnen.

Im Eigenthumsblatte der Eisenbahnbucheinlage ist das Eigenthumsrecht der Eisenbahngesellschaft nur in dem Falle einzutragen, wenn der Letzteren in der Concessionsurkunde ausdrücklich das Eigenthum an den concessionirten Bahnstrecken eingeräumt worden ist. (OGH. 15. Juni 1875, Z. 6407; Röll Nr. 154.)

Das auf §. 8 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes beruhende staatliche Heimfallsrecht bildet, woferne dasselbe in einer Concessionsurkunde nicht ausdrücklich angeführt ist, keinen Gegenstand der Eintragung in der betreffenden Eisenbahnbucheinlage. (OGH. 2. Oct. 1877, Z. 11292; Röll Nr. 223.)

§. 9. Vom Tage der Eröffnung einer, wenn auch nur vorläufigen Einlage ist die bücherliche Einheit, für welche die Einlage errichtet wird, als ein Grundbuchskörper und die Einlage als eine Grundbuchseinlage im Sinne des allgemeinen Grundbuchsgesetzes anzusehen.

Insoweit als in dem gegenwärtigen Gesetze nicht etwas anderes bestimmt ist, gelten in Ansehung der Voraussetzungen, des Vollzuges und der Wirkungen der Eintragungen in das Eisenbahnbuch, sowie der Ab- und Zuschreibungen, die Bestimmungen der allgemeinen Grundbuchsgesetze.

§. 10. Zur Anlegung und Führung des Eisenbahnbuches sind berufen:

1. Für Bahnen, welche nicht die Grenzen eines Landes überschreiten, der Gerichtshof erster Instanz, welcher sich am Sitze der politischen Landesbehörde befindet.

2. Für Bahnen, welche durch mehr als Ein Land geführt werden, derjenige Gerichtshof erster Instanz am Sitze der politischen Landesbehörde eines dieser Länder, bei welchem die Unternehmung um die Errichtung der Einlage einschreitet.

Zerfällt der Bahnbesitz einer Unternehmung in mehrere bücherliche Einheiten, welche nach den vorstehenden Bestimmungen in die Eisenbahnbücher verschiedener Gerichtshöfe einzutragen wären, so bestimmt das Handelsministerium nach Anhörung der Unternehmung denjenigen unter diesen Gerichtshöfen, bei welchem die Einlagen für alle der Unternehmung gehörigen bücherlichen Einheiten zu errichten und zu führen sind.

§. 11. Der Gerichtshof, bei welchem eine Eisenbahn-
e errichtet wird, ist vom Tage der Eröffnung der vor-
en Einlage in allen Angelegenheiten, welche sich auf die
liche Einheit, für welche die Einlage errichtet wurde,
anzes beziehen, als Realinstanz zuständig.
In Ansehung derjenigen Angelegenheiten, welche sich nur
inzelne Eisenbahngrundstücke beziehen, beginnt die Zu-
gkeit dieses Gerichtshofes als Realinstanz erst mit dem
an welchem die Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahn-
e aufgenommen werden.

2. Besondere Bestimmungen.

A. Errichtung einer vorläufigen Einlage.

§. 12. Für Eisenbahnen, welche beim Beginne der
amkeit dieses Gesetzes bereits im Betriebe stehen, oder
Richtung in diesem Zeitpunkte wenigstens insoweit be-
t ist, daß beurtheilt werden kann, welche Bezirksgerichts-
gel durch die Bahn berührt werden können, und bei
m Gerichtshofe die Einlage zu errichten ist, hat die
nehmung binnen drei Monaten nach dem bezeichneten
unkte bei diesem Gerichtshofe um die Eröffnung einer
ufigen Einlage anzusuchen.
Für Eisenbahnen, deren Richtung erst später in der be-
eten Weise bestimmt wird, hat die Unternehmung dieses
hen binnen drei Monaten nach dieser Bestimmung der
richtung an den zuständigen Gerichtshof zu richten.
§. 13. Dem Gesuche um Eröffnung einer vorläufigen
ge sind beizugeben:
1. Eine vom Handelsministerium oder in dessen Auf-
ertheilte Bestätigung über die Richtung der Bahn und
die hiedurch bedingte Zuständigkeit (§. 10), sowie dar-
daß die Bahn nach §. 1 einen Gegenstand des Eisen-
uches zu bilden hat.
2. Eine die Bahnlinie veranschaulichende Uebersichtskarte,
welcher die durch die Bahn berührten Bezirksgerichts-
gel zu entnehmen sind, nebst einem Verzeichnisse dieser
ksgerichte.
3. Diejenigen Urkunden, welche erforderlich sind, um die
ng der bücherlichen Einheit und die der Unternehmung
eziehung *auf diese bücherliche* Einheit zustehenden Rechte
beilen zu können (Concessionsurkunden, Statuten u. dgl.).

Von den unter Zahl 3 bezeichneten Urkunden sind sowohl die Originale, als einfache Abschriften (Abdrücke) vorzulegen.

§. 14. Erkennt sich der Gerichtshof als zuständig und wird das Gesuch ordnungsgemäß befunden, oder werden die etwa wahrgenommenen Mängel beseitigt, so hat der Gerichtshof eine vorläufige Einlage zu errichten.

Hiebei ist an Stelle der ersten Abtheilung des Bahnbestandblattes die beigebrachte Bestätigung über die Richtung der Bahn nebst der Uebersichtskarte einzulegen, und sind in dem Eigenthumsblatte die der Unternehmung auf das Ganze der zu bildenden bücherlichen Einheit zustehenden Rechte mit den aus den vorgelegten Urkunden sich ergebenden Beschränkungen einzutragen.

Die beigebrachten einfachen Abschriften, deren Uebereinstimmung mit den Originalen von Amtswegen zu bestätigen ist, sind in der Urkundensammlung aufzubewahren.

§. 15. Der Tag, an welchem eine vorläufige Einlage eröffnet wird, ist der Unternehmung, sowie den Bezirksgerichten, die städtisch-delegirten Bezirksgerichte nicht ausgenommen, deren Sprengel durch die Bahn berührt werden sollen, von Amtswegen bekannt zu geben und durch ein Edict kundzumachen, welches durch Anschlag am Gerichtshause und einmalige Einschaltung in die zu amtlichen Kundmachungen bestimmte Zeitung des Landes, beziehungsweise der Länder, die durch die Bahn berührt werden, zu verlautbaren ist.

§. 16. Betrifft die eröffnete vorläufige Einlage eine Eisenbahn, welche schon vor dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes concessionirt war, so sind in dem Edicte diejenigen, welchen ein die ganze bücherliche Einheit belastendes Recht zusteht, und für welche nicht schon durch die Anordnung des §. 49 Vorsorge getroffen wird, aufzufordern, ihre Ansprüche anzumelden.

In Beziehung auf diese Aufforderung, sowie auf das derselben nachfolgende Verfahren, sind die in dem Gesetze vom 25. Juli 1871, RGB. Nr. 96, über die Feststellung des Lastenstandes enthaltenen Bestimmungen mit der Aenderung sinngemäß anzuwenden, daß die Edictalfristen nur drei Monate zu betragen haben, und daß zur Kundmachung der Edicte, nebst dem Anschlage am Gerichtshause, die einmalige Einschaltung derselben in die für amtliche Kundmachungen bestimmte Landeszeitung genügt.

. 17. Die in einer vorläufigen Einlage vorgenommene
ıgung eines dinglichen Rechtes erstreckt ihre Wirkung
:n ganzen Umfang der bücherlichen Einheit.
)iese Wirkung beginnt in Ansehung eines einzelnen, in
nlage aufzunehmenden Eisenbahngrundstückes mit dem
nkte, in welchem die Unternehmung das Grundstück er=
ı hat, wenn sie auch die erforderliche bücherliche Ab=
ung noch nicht erwirkt hat.
)ie in der vorläufigen Einlage vorgenommene Eintra=
hat keinen Einfluß auf den Erwerb und Bestand der=
ı Rechte, welche an einem Eisenbahngrundstücke nach
ıfnahme desselben in die Eisenbahneinlage fortzubestehen

:uch bleiben diejenigen zur Zeit des Erwerbes bestehen=
der später entstehenden Rechte an einem Eisenbahn=
stücke, deren Aufhebung noch vor der Aufnahme des
ıstückes in die Eisenbahneinlage zu erwirken ist, bis zu
Aufhebung unberührt.

3. Ermittlung der Eisenbahngrundstücke.

. 18. Die Einleitung der Erhebungen zum Zwecke der
tlung der Eisenbahngrundstücke und die Aufnahme dieser
ıstücke in eine Eisenbahneinlage hat die Unternehmung
n zuständigen Bezirksgerichten anzusuchen.
)ie Ermittlung der Eisenbahngrundstücke liegt denjenigen
sgerichten, die städtisch=delegirten Bezirksgerichte nicht
ıommen, ob, in deren Sprengel diese Grundstücke ge=
sind.
)ie Kosten für die zum Zwecke der Ermittlung der
ahngrundstücke vorzunehmenden Amtshandlungen der
te und der Verwaltungsbehörden hat die Unternehmung
ıgen.

r Bahnen oder Bahnstrecken, die noch nicht im Betriebe
stehen.

. 19. In Ansehung der Eisenbahnen oder Bahnstrecken,
noch nicht im Betriebe stehen, ist das Gesuch um die
18 bezeichneten Erhebungen binnen drei Monaten nach
igung der Grundeinlösung in dem betreffenden Bezirks=
:sprengel, wenn aber die Grundeinlösung zur Zeit des
ttes der Wirksamkeit dieses Gesetzes in einem Bezirks=

gerichtssprengel bereits beendet wäre, binnen sechs Monaten nach diesem Zeitpunkte zu überreichen.

Dem Gesuche sind beizulegen:

1. Nach Katastralgemeinden geordnete Verzeichnisse der erworbenen Grundstücke mit der Angabe der Katastralbezeichnung derselben und der Besitzvorgänger der Unternehmung, ferner Verzeichnisse der mit dem Besitze der Bahn oder einzelner Grundstücke verbundenen und im Sprengel des Bezirksgerichtes auszuübenden dinglichen Rechte, endlich der an den einzelnen Grundstücken haftenden und in die Eisenbahneinlage aufzunehmenden Lasten, sowie der dritten Personen aus dem getheilten Eigenthume oder aus dem Miethеigenthume zustehenden Rechte.

2. Die zur Veranschaulichung der Lage und Grenzen der erworbenen Grundstücke dienenden Mappen.

3. Die zur Beurtheilung der angegebenen Rechtsverhältnisse erforderlichen Urkunden.

4. Bestätigungen über den Besitz der erworbenen Grundstücke und der hiemit verbundenen Rechte, sofern diese Bestätigungen nicht schon in den, den Erwerb darthuenden Urkunden enthalten sind. Diese Bestätigungen sind, wenn der Erwerb im Expropriationswege erfolgte, durch die politische Behörde, außerdem aber durch den Gemeindevorsteher zu ertheilen.

Die zum Nachweise des Erwerbes dienenden Urkunden müssen mit den Erfordernissen einer grundbücherlichen Einverleibung versehen sein.

Von den unter Zahl 3 und 4 bezeichneten Urkunden sind sowohl die Originale, als einfache Abschriften vorzulegen.

§. 20. Hypothekar- und andere Lasten, deren Realisirung zur zwangsweisen Veräußerung eines Eisenbahngrundstückes führen könnte, sind von der Eintragung in die Eisenbahneinlage ausgeschlossen.

Haften solche Lasten auf einem Grundstücke, welches nicht im Expropriationswege erworben wurde, oder begehrt die Unternehmung, daß Lasten, deren Eintragung gesetzlich zulässig wäre, nicht eingetragen werden sollen, so hat die Unternehmung entweder die Zustimmung der Berechtigten zur lastenfreien Uebertragung des Grundstückes in die Eisenbahneinlage durch Urkunden, welche mit den Erfordernissen einer grundbücherlichen Einverleibung versehen sind, nachzuweisen, oder die *Berechtigten* zur Erklärung über die begehrte lastenfreie Uebertragung *gerichtlich* auffordern zu lassen.

In dem letzteren Falle sind dem im §. 18 bezeichneten
che Rubriken mit den zur Verständigung der Berechtigten
derlichen Angaben und insbesondere versehen mit der
ichnung des zu übertragenden Grundstückes und des den
lnen Berechtigten betreffenden Rechtes, beizulegen.

§. 21. Das Bezirksgericht hat das Gesuch zu prüfen
sofern eine Vergleichung mit einem öffentlichen Buche
derlich ist, diese Vergleichung selbst vorzunehmen oder,
das Buch bei einem anderen Gerichte geführt wird,
dieses Gericht vornehmen zu lassen. Werden Unrichtig-
wahrgenommen, oder erscheinen Aufklärungen nöthig,
id die zur Beseitigung der Mängel erforderlichen Auf-
an die Unternehmung zu erlassen.

§. 22. Wird das Gesuch ordnungsgemäß befunden oder
die etwa wahrgenommenen Mängel beseitigt, so hat das
rksgericht diejenigen, welche sich durch das von der Unter-
ung in Betreff der Uebertragung der Eisenbahngrund-
in die Eisenbahneinlage gestellte Begehren für beein-
tiget halten, durch Edict aufzufordern, ihre Ansprüche bei
Bezirksgerichte anzumelden.

Die Frist zu dieser Anmeldung ist auf mindestens sechs
hen und höchstens drei Monate vom Tage des Anschlages
Edictes zu bestimmen und der Endpunkt derselben durch
abe des Kalendertages zu bezeichnen.

In dem Edicte sind die zu übertragenden Eisenbahn-
dstücke mit Angabe der Katastralbezeichnung und die
en der unmittelbaren Besitzvorgänger der Unternehmung
führen; auch ist bekannt zu geben, daß das von der Unter-
ung angebrachte Gesuch bei Gericht eingesehen werden
.

Das Edict ist bei dem Bezirksgerichte, und wenn eine
leichung mit den bei einem anderen Gerichte geführten
ern vorzunehmen war, auch bei diesem Gerichte anzu-
gen, ferner in den Gemeinden, in welchen die Eisenbahn-
dstücke gelegen sind, kundzumachen.

Ein Auszug aus dem Edicte, in welchem statt der Be-
nung der Grundstücke und der Besitzvorgänger nur die
ung der Bahn und die von der Bahn berührten Ge-
den anzugeben sind, ist einmal in die für amtliche Kund-
ungen bestimmte Landeszeitung einzuschalten.

Von dieser *Aufforderung sind* diejenigen, deren Erklärung
§. 20 einzuholen ist, durch Zustellung der für dieselben

stimmten Rubriken mit dem Beisatze zu verständigen, daß
ren Stillschweigen als Zustimmung zur lastenfreien Ueber-
agung angesehen würde. Bei dieser Verständigung sind die
ür die Zustellung zu eigenen Handen geltenden Vorschriften
zu beobachten.

§. 23. Dingliche Rechte, die erst an dem Tage, an welchem das Edict bei dem die Erhebungen leitenden Bezirksgerichte angeschlagen wird, oder nach diesem Tage an den in die Eisenbahneinlage aufzunehmenden Grundstücken gegen die Besitzvorgänger der Unternehmung erworben werden, bleiben bei der Aufnahme dieser Grundstücke in das Eisenbahnbuch unberücksichtigt.

Diese dinglichen Rechte äußern ihre Wirkungen nur für den Fall und insoweit, als die Aufnahme dieser Grundstücke in das Eisenbahnbuch unterbleibt.

In dem Edicte ist hierauf insbesondere aufmerksam zu machen und der Tag, an welchem das Edict angeschlagen wird, anzugeben.

§. 24. Das Gesuch sammt Beilagen (§. 19) ist bei dem Bezirksgerichte aufzubewahren, bei welchem es von jedermann eingesehen werden kann.

§. 25. Die für die Anmeldungen festgesetzte Frist kann nicht erstreckt werden; eine Wiedereinsetzung gegen die Versäumung derselben findet nicht statt.

Die Anmeldung kann schriftlich oder mündlich erfolge

Eine verspätete Anmeldung ist von Amtswegen zurückz weisen.

In Ansehung derjenigen Berechtigten, deren nach §. Absatz 6 vorzunehmende Verständigung nicht mindestens vi zehn Tage vor Ablauf der Edictalfrist erfolgte, ist, sofern n eine zustimmende Erklärung derselben vorliegt, so vorzuge als ob diese Berechtigten einen Widerspruch angemeldet hä

§. 26. Ueber eine rechtzeitige Anmeldung ist die nehmung der Betheiligten einzuleiten.

Dieselbe kann, sofern es für die Ermittlung des verhaltes zweckmäßig erscheint, an Ort und Stelle stattf

Bei der Verhandlung ist die Herbeiführung einer gung unter den Betheiligten anzustreben.

Wird diese Einigung nicht erzielt, so ist eine Erörterung des in der Anmeldung erhobenen Anspruc in den in §§. 27—29 bezeichneten Fällen einzugehen

§. 27. Wird der Besitz der von der Unternehm worbenen Grundstücke oder die räumliche Begrän

n angefochten, und wird diese Anfechtung nicht durch
age einer von der politischen Behörde über die Besitz=
eisung ausgestellten Urkunde oder durch eine andere, vollen
ben verdienende Urkunde über die Rechtmäßigkeit des
es entkräftet, so ist der Unternehmung aufzutragen, die
einweisung im Expropriationswege zu erwirken.

Wird jedoch nur die Richtigkeit der zur Bezeichnung der
cte in den Verzeichnissen und Mappen der Unternehmung
uchten Benennungen und Zahlen bestritten, so ist eine
ung und erforderlichen Falles eine Berichtigung dieser
ichnungen vorzunehmen.

§. 28. Wird ein aus dem getheilten Eigenthume oder
dem Miteigenthume abgeleitetes Recht, eine Grunddienst=
it oder ein anderes, die Ausübung des Eigenthumsrechtes
ränkendes dingliches Recht an einem Eisenbahngrundstücke
d gemacht, welches Recht in die Eisenbahneinlage ein=
gen werden soll, in dem von der Unternehmung vorge=
ı Verzeichnisse jedoch gar nicht oder nicht richtig ange=
war, so ist dieses Verzeichniß, wenn der Bestand eines
Mitwirkung der politischen Behörde eingeräumten Rech=
urch das Begehungsprotokoll oder eine Bestätigung dieser
rde dargethan oder von der Unternehmung anerkannt
, zu berichtigen. Eine Abschrift der etwa vorgelegten
nde ist den Acten beizulegen.

§. 29. Wird in einer Anmeldung dagegen Widerspruch
en, daß ein nicht im Expropriationswege erworbenes
bahngrundstück lastenfrei übertragen werde, so kann dieser
rspruch, wenn es sich um eine dem Betrage nach be=
nte Forderung handelt, durch Zahlung der Schuld be=
t werden. Der Gläubiger muß die Zahlung selbst dann
hmen, wenn die Zeit der Fälligkeit der Forderung noch
eingetreten ist; doch bleibt demselben das persönliche
t auf Entschädigung wegen des durch vorzeitig erfolgte
ung etwa erlittenen Nachtheiles vorbehalten.

Wenn nur ein Theil eines belasteten Grundstückes in das
bahnbuch aufgenommen werden soll, so kann ein gegen
lastenfreie Uebertragung erhobener Widerspruch als un=
sam erkannt werden, wenn das Gericht nach vorgenom=
er Prüfung der Werthverhältnisse die Ueberzeugung ge=
t, daß, trotz der lastenfreien Uebertragung des Eisenbahn=
dstückes *für eine Hypothek* die dem §. 1374 des allge=
en bürgerlichen Gesetzbuches entsprechende gesetzliche Sicher=

heit ungefährdet bleibt, oder daß, wenn es sich um ein anderes dingliches Recht handelt, die Sicherheit desselben eine Gefährdung offenbar nicht erleiden kann.

Kann ein gegen die lastenfreie Uebertragung erhobener oder als erhoben anzusehender Widerspruch weder durch Zahlung der Schuld beseitigt, noch durch gerichtliche Entscheidung unwirksam gemacht werden, so ist die Unternehmung anzuweisen, im Wege der Expropriation zu bewirken, daß das Eisenbahngrundstück an die Unternehmung lastenfrei übergehe.

§. 30. Wenn andere als die nach §§. 27—30 zu erörternden Ansprüche erhoben, wenn insbesondere die von der Unternehmung vorgelegten, der Vorschrift des §. 19 entsprechenden Erwerbsurkunden angefochten wurden, oder wenn die im §. 28 bezeichneten Ansprüche nicht ihre gänzliche Erledigung gefunden haben, so ist es den Parteien zu überlassen, diese Ansprüche vor der zuständigen Behörde im gesetzmäßigen Wege geltend zu machen.

Durch diese Geltendmachung kann aber die Uebernahme der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage nicht aufgehalten werden.

§. 31. Nach dem Ablaufe der Edictalfrist sind die einen Gegenstand des Grundbuches bildenden Grundstücke, in Ansehung deren kein Anspruch angemeldet wurde, sofort daselbst von Amtswegen abzuschreiben.

War ein Anspruch angemeldet worden, so ist die Abschreibung erst dann vorzunehmen, wenn der Anspruch durch ein Uebereinkommen der Parteien (§. 26) oder durch eine endgiltige Entscheidung der zuständigen Behörde auf dem in diesem Gesetze bezeichneten Wege erledigt worden ist (§§. 27 bis 29), oder wenn es sich herausgestellt hat, daß der Anspruch nicht geeignet ist, die Uebernahme der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage aufzuhalten (§. 30).

In gleicher Weise ist auch in Ansehung der durch die Aufnahme in die Eisenbahneinlage nothwendig werdenden Richtigstellung der in anderen öffentlichen Büchern vorhandenen Eintragungen vorzugehen.

Wird das öffentliche Buch nicht bei dem Bezirksgerichte geführt, welches über die Aufnahme der Eisenbahngrundstücke in die Eisenbahneinlage zu verhandeln hat, so hat dieses Gericht die erforderlichen Eintragungen durch das Gericht, bei welchem das Buch geführt wird, zu bewirken.

. 32. Von der Erledigung einer Anmeldung hat das
t die Betheiligten zu verständigen.
Wurde eine Verweisung auf den Expropriationsweg aus-
chen, so ist der der Unternehmung beigegebene Regierungs-
issär hievon in Kenntniß zu setzen.
)ie Verständigung von den in den öffentlichen Büchern
ommenen Eintragungen hat nach den dafür bestehen-
nordnungen zu erfolgen.

. 33. Nachdem alle der begehrten Aufnahme der Eisen-
rundstücke in die Eisenbahneinlage entgegenstehenden
rnisse beseitigt und die Abschreibungen, sowie die sonsti-
erichtigungen in den öffentlichen Büchern durchgeführt
)at das Gericht die von der Unternehmung vorgelegten
chnisse, welche der Richtung der Bahn entsprechend zu
ı und erforderlichen Falles richtig zu stellen sind, nebst
Rappen, dann die Urkundenabschriften, deren Ueberein-
ung mit den Originalen von Amtswegen zu bestätigen
dlich die übrigen Verhandlungsacten an denjenigen Ge-
)of zu übersenden, bei welchem die vorläufige Einlage
e Bahn eröffnet worden ist.
)ie etwa noch in den Acten zurückgebliebenen Original-
)en sind den Parteien zurückzustellen.

. 34. Der Gerichtshof hat sofort nach dem Eintreffen
)n einem Bezirksgerichte eingesandten Acten zu prüfen,
:i der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke in gesetz-
jer Weise vorgegangen wurde und nöthigenfalls die er-
lichen Verbesserungen oder Vervollständigungen durch
Bezirksgericht zu veranlassen.
Die ordnungsgemäß befundenen Verzeichnisse sind in der
)ahneinlage, und zwar das Verzeichniß der Eisenbahn-
stücke in der ersten Abtheilung des Bahnbestandblattes, das
ichniß der mit dem Besitze der Bahn oder einzelner Eisen-
rundstücke verbundenen Rechte in der zweiten Abtheilung
ahnbestandblattes und das Verzeichniß der an einzelnen
)ahngrundstücken haftenden Lasten, sowie der dritten Perso-
us dem getheilten Eigenthume oder dem Miteigenthume
enden Rechte, in der zweiten Abtheilung des Lasten-
s einzulegen.
)ie Urkundenabschriften sind nebst denjenigen Acten, deren
t eine Grundlage der in den Verzeichnissen enthaltenen
gungen bildet, in die Urkundensammlung niederzulegen.

Die Mappen haben einen Bestandtheil der Urkundensammlung zu bilden, sind jedoch abgesondert zu verwahren.

Die übrigen Acten sind in einer besonderen Abtheilung der Registratur des Gerichtshofes aufzubewahren.

b. Für Bahnen oder Bahnstrecken, welche bereits im Betriebe stehen.

§. 35. In Ansehung der Bahnen oder Bahnstrecken, welche zur Zeit des Eintrittes der Wirksamkeit dieses Gesetzes bereits im Betriebe stehen, hat die Unternehmung binnen einem Jahre nach diesem Zeitpunkte die im §. 19 Zahl 1 und 2 bezeichneten Verzeichnisse und Mappen der politischen Bezirksbehörde vorzulegen.

Diese hat zu untersuchen, ob die von der Unternehmung gemachten Angaben mit dem thatsächlichen Besitzstande übereinstimmen, ob insbesondere die in den Verzeichnissen und Mappen aufgeführten Grundstücke als Eisenbahngrundstücke (§. 2) anzusehen sind und sohin die richtig befundenen oder nach dem Ergebnisse der gepflogenen Erhebungen richtig gestellten Verzeichnisse und Mappen mit der Bestätigung der Richtigkeit zu versehen.

Das Handelsministerium hat unterm 5. August 1874, Z. 18114, zum Behufe der Vollziehung des Gesetzes vom 19. Mai 1874, RGB. Nr. 70, auf Grund des mit dem Finanzminister getroffenen Einvernehmens eine Erläuterung erlassen, welche die den Regierungscommissären obliegende Mitwirkung bei dem Vollzuge des citirten Gesetzes und die dabei im Auge zu behaltenden Gesichtspunkte zum Gegenstande hat.

Gleichzeitig wurden die einschlägigen Bestimmungen auch den Eisenbahnunternehmungen behufs der Bedachtnahme auf die für diese letzteren daraus erwachsenden Obliegenheiten bekannt gegeben.

Ein Abdruck dieser Erläuterung wird der Landesstelle zur eigenen Kenntnißnahme und Darnachhaltung mit der Aufforderung übergeben, an die politischen Unterbehörden im Sinne der sie betreffenden erläuternden Bemerkungen die entsprechende Weisung ergehen zu lassen.

In dieser Hinsicht sind die politischen Bezirksbehörden insbesondere auf die durch den einschlägigen Absatz der Erläuterung angestrebte Vereinfachung und Erleichterung der denselben nach §. 35 des Gesetzes obliegenden Untersuchung zu verweisen und hervorzuheben, daß die demzufolge der Regel nach eintretende Signirung der Verzeichnisse der Eisenbahngrundstücke und Mappen durch die Generalinspection den politischen Behörden eine sichere Beurtheilungsgrundlage bezüglich der Vollständigkeit der in das geschlossene Bahnterritorium fallenden Eisenbahngrundstücke zu bieten bestimmt ist und die im Interesse der Vereinfachung und Beschleunigung des Vorganges gelegene Möglichkeit gewährt, die Vornahme meritorischer Erhebungen durch die Bezirksbehörden auf die Fälle zu beschränken, in denen trotz jener Signirung begründete Zweifel entstehen, beziehungsweise in welchen solche durch anderweitigen, im Bezirke *gelegenen* Immobilarbesitz der Bahnunternehmung hervorgerufen werden.

Bezüglich der Form der Vornahme der in diesen Fällen eintretenden *Localerhebungen* wird bemerkt, daß diese Commission aus dem Bezirks*hauptmanne*, bezw. dem von ihm bestellten Stellvertreter, den nöthige

astralvermessungsorganen und jenen Organen der betreffenden Eisen-
unternehmung zu bestehen haben wird, welche diese nach an sie er-
ter Verständigung von Tag und Stunde der Commission hiezu delegirt.
Schließlich sind die politischen Bezirksbehörden auch auf ihre Ver-
htung aufmerksam zu machen, Versäumnisse und Unterlassungen der
nbahnunternehmungen in Bezug auf die Durchführung des Gesetzes
Wege der vorgesetzten politischen Landesbehörde zur Kenntniß des
delsministeriums zu bringen. (Min. d. Inn. 10. October 1874,
2443 [an die Landesbehörden].)

In Folge der mit h. o. Erlasse vom 10. October 1874, Z. 3442
J. mitgetheilten Erläuterungen zu dem Gesetze vom 18. Februar 1878
lte der Generalinspection der österr. Eisenbahnen anläßlich der ihr zu
35 des Gesetzes überwiesenen vorläufigen Prüfung und Signirung der
der Bahnunternehmung kraft der bezogenen Gesetzesstelle der poli-
en Bezirksbehörde vorzulegenden Verzeichnisse und Mappen in An-
ng der beim Beginne der Wirksamkeit des Gesetzes im Betriebe
ndlichen Bahnen weder eine meritorische, der Beurtheilung der
tischen Behörden vorgreifende Ingerenz eingeräumt noch insbesondere
Verpflichtung auferlegt werden, darüber zu entscheiden, ob und in wel-
n Umfange die in jene Vorlagen aufgenommenen Grundstücke als Eisen-
ngrundstücke im Sinne des Gesetzes zu betrachten und zu behandeln sind.

Vielmehr kann Zweck und Inhalt der von der letzteren Behörde vor-
ehmenden vorläufigen Prüfung nur darin bestehen, zu constatiren, daß
Seite der Bahnunternehmung bei Ausarbeitung der Verzeichnisse und
ppen im Allgemeinen ordnungsmäßig und zwar derart vorgegangen
den sei, daß diese Behelfe geeignet erscheinen, der durch die politische
irksbehörde vorzunehmenden Untersuchung als Grundlage zu dienen.

Das Handelsministerium hat demnach inhaltlich des Schreibens
1 24. Februar 1876, Z. 32669 ex 1875, gleichzeitig die entsprechende
isung an die Generalinspection gerichtet, und es dieser Behörde zur
icht gemacht, die Prüfungen der von ihr den Bauunternehmungen zu-
menden Vorlagen in dem oben erörterten Sinne der allgemein
nungsmäßigen und dem gesetzlichen Zwecke entsprechenden Beschaffenheit
selben mit thunlichster Beschleunigung durchzuführen, sowie dieselbe
er Einem ermächtigt, die von ihr beantragte Bezeichnung der anstands-
befundenen oder im Einvernehmen mit der Bahnunternehmung richtig
ellten Verzeichnisse und Mappen mit der Clausel „Gesehen" und der
erschrift des Generalinspectors unter Beidrückung des Amtssiegels
zunehmen und die Beisetzung der Vidirungsclausel einschließlich der
nensfertigung mittelst Stampigliendruckes zu bewerkstelligen.

Das Verfahren zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke
ein wesentlich verschiedenes, je nachdem die betreffende Eisenbahn im
riebe steht oder nicht.

Wenn die Eisenbahn noch nicht im Betriebe steht, so muß der Erwerb
Eisenbahn geprüft werden und es findet zu diesem Zwecke ein gericht-
es Verfahren statt.

Steht dagegen die betreffende Eisenbahn bereits im Betriebe, so
erbleibt die Untersuchung des Erwerbes der Eisenbahngrundstücke und
1 hat sich, wie aus dem Wortlaute des §. 35 des Gesetzes vom
Mai 1874, RGB. Nr. 70, hervorgeht, auf die Constatirung des that-
lichen Besitzstandes zu beschränken, mit welchem in erster Linie die
itische Behörde betraut ist.

In Folge dessen hat eine bereits im Betriebe stehende Eisenbahn,
1 Zwecke der Einleitung der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke, nicht
im Gesetze vom 19. Mai 1874, §. 19 Z. 3 und 4 bloß bei Bahnstrecken,
noch nicht im Betriebe stehen, geforderten Nachweisungen zu liefern.

Hieraus ergibt sich auch, daß es zwecklos wäre, von der Eisenbahn zu verlangen, in die nach §. 19 Z. 1 vorzulegenden Verzeichnisse solche Daten aufzunehmen, welche für das nachfolgende Verfahren nicht verwerthbar wären.

Um jedem Zweifel über den Umfang der von der Eisenbahn zu liefernden Nachweisungen zu begegnen, hat das Justizministerium in der Verordnung vom 31. Mai 1874, RGB. Nr. 87, §§. 7—8, die Einrichtung der von den Eisenbahnen vorzulegenden Verzeichnisse genau geregelt.

Es fehlt demnach an jedem Grunde, von einer im Betriebe stehenden Eisenbahn Nachweisungen zu verlangen, welche über das im §. 7 der citirten Verordnung bezeichnete Maß hinausgehen.

Hievon sind die Unterbehörden zum Zwecke der Vermeidung ungerechtfertigter Vorkommnisse und zur Erzielung eines gleichmäßigen Vorganges zu verständigen. (M. d. J. 6. Mai 1877, Z. 6325, EB. 1877 : 57.)

§. 36. Binnen drei Monaten nach erfolgter Bestätigung durch die politische Behörde hat die Unternehmung, unter Beibringung der bestätigten Verzeichnisse und Mappen, bei dem zuständigen Bezirksgerichte um die im §. 18 bezeichneten Erhebungen anzusuchen.

Wird das Gesuch ordnungsgemäß befunden oder sind die etwa wahrgenommenen Mängel beseitigt, so hat das Bezirksgericht das im §. 22 bezeichnete Edict zu erlassen, in welchem jedoch nicht die einzelnen Eisenbahngrundstücke, sondern nur die Richtung der Bahn und die Gemeinden, welche von derselben berührt werden, anzugeben sind.

Das Edict ist in den oben bezeichneten Gemeinden zu verlautbaren, am Gerichtshause anzuschlagen und einmal durch die für amtliche Kundmachungen bestimmte Landeszeitung z[illegible] veröffentlichen.

§. 37. In Beziehung auf das weitere Verfahren hab[illegible] die Bestimmungen der §§. 24, 25, Absatz 1—3; 26, 28, [illegible] 32, Absatz 1; 33, 34, anstatt der §. 27 und 29 aber [illegible] folgenden Bestimmungen Anwendung zu finden.

Anläßlich mehrerer, von der Generalinspection der österr. Eisenba[illegible] gestellten Anfragen hat das Handelsministerium der genannten Be[illegible] die Weisung ertheilt, daß sie sich vorläufig in solchen Fällen, wo sie be[illegible] ihr seitens der Bahngesellschaften zur Prüfung vorgelegten Eisen[illegible] buchoperaten wahrnimmt, daß von der Bahngesellschaft Ausscheid[illegible] von Grundstücken aus dem bekannten Umfange des unbeweglichen [illegible] besitzes beabsichtigt werden, ohne ihre dießbezügliche Anschauung zum [illegible] drucke zu bringen, lediglich darauf zu beschränken habe, die Richti[illegible] stimmung der von der Bahngesellschaft vorgelegten Mappen oder Verze[illegible] mit den der Generalinspection zu Gebote stehenden Behelfen, bezi[illegible] weise die Thatsache der hienach anscheinend beabsichtigten oder bear[illegible] Ausscheidung der in Frage stehenden Grundflächen hervorzuheben.

Gleichzeitig wurde der Generalinspection nahe gelegt, in [illegible] Fällen solche Anstände, bezüglich deren ihr von ihrem Standpu[illegible] daran liegt, daß sie bei Beurtheilung und Entscheidung des Fal[illegible] die politische Behörde dieser nicht unbekannt bleiben, entweder u[illegible] zur Kenntniß der betreffenden Bezirkshauptmannschaft zu brin[illegible]

geeigneter Weise bei der Bildirung der Mappen und Verzeichnisse auf diesen selbst ersichtlich zu machen. (HM. 17. Juni 1877, Z. 32848 ex 1876.)

Das Ministerium des Innern hat einvernehmlich mit dem Finanzministerium zufolge Erl. vom 8. März 1877, Z. 2218 bestimmt, daß von der Beiziehung der Katastralvermessungsorgane zu den commissionellen Erhebungen für Zwecke der Anlegung der Eisenbahnbücher künftig Umgang zu nehmen ist und daß an deren Stelle als Sachverständige die bei den bezüglichen Eisenbahnen in Verwendung stehenden Ingenieure, eventuell die autorisirten Privattechniker verwendet werden sollen. (HM. 30. Mai 1877, Z. 7877, CB. 1877 : 65.)

Die von der Generalinspection angeordnete Aufnahme sämmtlicher im Besitze einer, zur Zeit als das Gesetz vom 19. Mai 1874 in Wirksamkeit trat, bereits im Betriebe stehender Bahn befindlichen Grundstücke in die I. Abtheilung des Bahnbestandblattes und in die Mappencopie ist nicht erforderlich, weil gemäß §. 2, lit. c in das Eisenbahnbuch nur jene Grundstücke einzutragen seien, welche zum Betriebe der Eisenbahn dienen. (HM. 13. Juli 1877, Z. 20674, CB. 1877 : 89.)

§. 38. Wird der Besitz der von der Unternehmung er-[w]orbenen Grundstücke oder die räumliche Begrenzung der-[se]lben angefochten, so ist der thatsächliche Besitzstand an Ort [u]nd Stelle zu erheben und das Verzeichniß der Eisenbahn-[g]rundstücke nach dem Ergebnisse dieser Erhebungen erforder-[li]chen Falles richtig zu stellen.

Der Partei, deren bei der Verhandlung gestelltes Begehren [u]nberücksichtigt bleibt, ist zu überlassen, ihren Anspruch vor [d]er zuständigen Behörde im gesetzmäßigen Wege geltend zu [m]achen, ohne daß jedoch hiedurch die Aufnahme der Eisen-[b]ahngrundstücke in die Eisenbahneinlage aufgehalten werden kann.

§. 39. Wird in Beziehung auf ein nicht im Expropria-[ti]onswege erworbenes Eisenbahngrundstück ein Anspruch geltend [g]emacht, welcher aus einer zur Aufnahme in die Eisenbahn-[e]inlage nicht geeigneten Last abgeleitet wird, so wird durch [e]ine solche Anmeldung die Aufnahme des Eisenbahngrundstückes [i]n die Eisenbahneinlage nicht aufgehalten.

Der anmeldenden Partei bleibt es vorbehalten, ihre Er-[s]atzansprüche aus dem behaupteten Bestande der Last im Proceß-[w]ege gegen die Unternehmung geltend zu machen.

Hat die Unternehmung jedoch den Bestand der Last an-[e]rkannt, so ist ihr die Leistung einer angemessenen Sicherheit für den durch die Entziehung des Eisenbahngrundstückes er-wachsenden Schaden aufzuerlegen, es sei denn, daß das Be-zirksgericht erkennt, daß, ungeachtet dieser Entziehung für eine Hypothek die dem §. 1374 des allgemeinen bürgerlichen Ge-setzbuches entsprechende gesetzliche Sicherheit ungefährdet bleibt, oder daß, wenn es *sich um ein anderes* dingliches Recht handelt, die *Sicherheit desselben eine Gefährdung* offenbar nicht erleidet.

c. Für nachträgliche Erwerbungen.

§. 40. Erwirbt eine Unternehmung neue Eisenbahngrundstücke in einem Bezirksgerichtssprengel, in welchem die Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke bereits beendet sind, so ist, sofern nicht die bücherliche Zuschreibung der neu erworbenen Grundstücke auf Ansuchen der Unternehmung nach den Vorschriften der allgemeinen Grundbuchsgesetze zu erfolgen hat, nach den für die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke einer noch nicht im Betriebe stehenden Bahnstrecke geltenden Bestimmungen vorzugehen.

C. Umwandlung der vorläufigen Einlage in eine definitive.

§. 41. Nachdem die Erhebungsacten von allen Bezirksgerichten eingelangt sind, werden die in beiden Abtheilungen des Bahnbestandblattes und in der zweiten Abtheilung des Lastenblattes eingelegten Verzeichnisse der Richtung der Bahn entsprechend geordnet, die Einlage wird mit einem Uebersichtsblatte versehen, und die Bezeichnung derselben als einer vorläufigen durch die Bezeichnung als einer definitiven ersetzt.

Nach Beendigung des zur Richtigstellung des Lastenstandes eingeleiteten Verfahrens (§. 16) und nachdem die Eintragungen in der ersten Abtheilung des Lastenblattes, soweit es zur Uebersichtlichkeit erforderlich ist, durch Uebertragung auf neu einzulegende Blätter in eine der Rangordnung der Lasten entsprechende Reihenfolge gebracht wurden, wird die Einlage eingebunden.

D. Verlängerung von Fristen.

§. 42. Das Handelsministerium kann die in den §§. 19 und 35 für Gesuche um die Einleitung der Erhebungen zum Zwecke der Ermittlung der Eisenbahngrundstücke bestimmten Fristen verlängern, wenn dargethan wird, daß die Unternehmung dieselben aus Gründen, die nicht durch ihr Verschulden herbeigeführt sind, nicht einzuhalten vermag.

Die Verlängerung dieser Fristen kann in Ansehung derjenigen Bezirksgerichtssprengel, in welchen die Anlegung neuer Grundbücher bevorsteht, auch dann bewilligt werden, wenn es sich als zweckmäßig herausstellt, daß die Ermittlung der Eisenbahngrundstücke gleichzeitig mit den für die Anlegung der Grundbücher erforderlichen Erhebungen erst nach diesen Erhebungen vorgenommen werde.

E. Rechtsmittel.

. 43. Die gerichtlichen Verfügungen in dem Verfahren
Zwecke der Anlegung der Eisenbahnbücher können mittelst
echtsmittels des Recurses angefochten werden.
ie Recursfrist beträgt vierzehn Tage.
m übrigen sind die Bestimmungen über Recurse im Ver-
außer Streitsachen in sinngemäße Anwendung zu bringen.

eränderung der Einlage durch Bildung neuer
bücherlicher Einheiten.

. 44. Die Vereinigung mehrerer bücherlicher Einheiten
Zuschreibung derselben zu der in einer Einlage ent-
en bücherlichen Einheit kann begehrt werden, wenn in
rschiedenheit der im Eigenthumsblatte und in der ersten
lung des Lastenblattes enthaltenen Eintragungen ein
hes Hinderniß der Vereinigung nicht besteht, oder das-
gleichzeitig mit der Vereinigung beseitigt werden soll.
ie Abschreibung eines Theiles einer eine bücherliche
t bildenden Bahn, und die Eröffnung einer selbstständigen
e für denselben kann nur dann erfolgen, wenn die Be-
ng zu dieser Theilung in mehrere bücherliche Einheiten
durch die Concession oder durch eine besondere Er-
gung des Handelsministeriums ertheilt worden ist. In
u eröffnete Einlage sind die auf die Rechte Dritter sich
nden Eintragungen zu übertragen.
Werden durch eine Zuschreibung oder Abschreibung die
benden Voraussetzungen für die Zuständigkeit des zur
ng des Eisenbahnbuches berufenen Gerichtshofes ver-
, so ist die geänderte Einlage, beziehungsweise die neu
te Einlage nebst den sich auf die Einlage beziehenden
n der Urkundensammlung und der übrigen Acten an
uständig gewordenen Gerichtshof zu senden, sofern die
nehmung nicht mit Genehmigung des Handelsministeriums
t, daß die Uebertragung der Eisenbahneinlage in ein
s Eisenbahnbuch unterbleibe.
Die Uebertragung einer Eisenbahneinlage in ein anderes
ahnbuch ist durch ein Edict kundzumachen, welches bei
etheiligten Gerichtshöfen anzuschlagen und durch ein-
e Einschaltung in die zu amtlichen Kundmachungen be-
te Zeitung des Landes, beziehungsweise der Länder, die
die in Frage stehenden Bahnstrecken berührt werden,
lautbaren ist.

6. Löschung einer Eisenbahneinlage.

§. 45. Wird die eine bücherliche Einheit bildende Bahn aufgelassen, so ist auf Ansuchen des der Unternehmung beigegebenen Regierungscommissärs diese Verfügung an der Spitze der Einlage auf eine in die Augen fallende Weise anzumerken.

Diese Anmerkung hat zur Folge, daß die Eintragung einer die ganze bücherliche Einheit betreffenden Last nicht mehr erwirkt werden kann.

Sobald die Löschung der im Eigenthumsblatte eingetragenen Beschränkungen, sowie der in der ersten Abtheilung des Lastenblattes eingetragenen Lasten erfolgt, ist die Einlage als erloschen zu bezeichnen. Gleichzeitig sind die Grundstücke, welche die bücherliche Einheit gebildet haben, sofern für diejenigen Katastralgemeinden, in denen diese Grundstücke gelegen sind, Grundbücher, beziehungsweise Verfachbücher bestehen, von Amtswegen mit allen auf die einzelnen Grundstücke sich beziehenden Eintragungen und den dazu gehörigen Theilen der Urkundensammlung und der übrigen Acten in die der örtlichen Lage entsprechenden Grundbücher, beziehungsweise Verfachbücher zu übertragen.

Die Löschung der Eisenbahneinlage, sowie die Uebertragung der Grundstücke in Grundbücher, beziehungsweise in Verfachbücher, ist durch ein Edict kundzumachen, welches bei dem Gerichtshofe, in dessen Eisenbahnbuch die Eisenbahneinlage eingetragen war, sowie bei denjenigen Gerichten, denen nunmehr die Realgerichtsbarkeit über die einzelnen Grundstücke zusteht, anzuschlagen und durch einmalige Einschaltung in die für amtliche Kundmachungen bestimmte Zeitung des Landes, beziehungsweise der Länder, in welchen die erwähnten Gerichte ihren Sitz haben, zu verlautbaren ist.

II. Von den an einer Eisenbahn eingeräumten Hypothekarrechten und von der Sicherung der Rechte der Besitzer von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.

1. Beschränkte Wirkung des an einer Eisenbahn erworbenen Pfandrechtes.

§. 46. Die bei Ermittlung der Eisenbahngrundstücke festgestellten, oder später mit Zustimmung der Staatsverwaltung eingeräumten, einen Gegenstand der zweiten Abtheilung des Lastenblattes bildenden Lasten und Rechte gehen dem

Pfandrechte, welches an der in einer Eisenbahneinlage eingetragenen bücherlichen Einheit erworben wurde, vor. Dieser Vorrang tritt auch dann ein, wenn die Eintragung der bezeichneten Lasten oder Rechte zur Zeit der Geltendmachung des Pfandrechtes noch nicht erfolgt war.

§. 47. Bei der Verwendung des Einkommens, welches durch eine gerichtliche oder im Verwaltungswege verhängte Sequestration erzielt wird, sowie bei der Vertheilung des durch eine im Concurse oder zum Zwecke der Execution vorgenommene Veräußerung gelösten Preises haben den in einer Eisenbahneinlage eingetragenen Hypothekarforderungen diejenigen Forderungen voranzugehen, welche durch die für den ordentlichen Betrieb der als Hypothek dienenden bücherlichen Einheit erforderlichen Leistungen entstanden sind (Betriebsauslagen), oder welche solche Beträge zum Gegenstande haben, die aus Anlaß des gegenseitigen Verkehres der öffentlichen Communicationsanstalten für eine andere Anstalt dieser Art eingehoben, aber an dieselbe noch nicht abgeführt wurden (Abrechnungsschuldigkeiten).

Diesen Forderungen gebührt aber ein Vorrang nur insoweit, als dieselben nicht früher als ein Jahr vor der Sequestration, oder der zwangsweisen Versteigerung, beziehungsweise vor der Eröffnung des Concurses entstanden sind.

Der den Betriebsauslagen und den Abrechnungsschuldigkeiten eingeräumte Vorrang gebührt auch den im §. 39 bezeichneten Forderungen, insoweit als dieselben nicht bereits sicher gestellt wurden.

Den in den vorstehenden Bestimmungen bezeichneten Forderungen kommt im Verhältnisse derselben zu einander der gleiche Rang zu.

2. Sicherung der Rechte der Besitzer von Eisenbahn-Prioritätsobligationen.

§. 48. Hat eine Eisenbahnunternehmung vor dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes auf Inhaber lautende oder durch Indossament übertragbare Theilschuldverschreibungen ausgegeben und in denselben oder in einer besonderen Urkunde die Zusicherung ausgesprochen, daß der Stamm oder die Erträgnisse ihres gesammten Vermögens, oder doch ihres gesammten unbeweglichen Vermögens, oder einzelner bestimmter Immobilien für die Einlösung oder Verzinsung haften, oder daß *die Erträgnisse, oder die vom Staate* garantirten Beträge

zum Zwecke dieser Einlösung oder Verzinsung vorzugsweise verwendet werden sollen, so gebührt den Besitzern solcher Theilschuldverschreibungen (Eisenbahn-Prioritätsobligationen) das Pfandrecht hinsichtlich aller Immobilien, auf welche sich die ertheilte Zusicherung bezieht, und welche zur Zeit des Ansuchens um die bücherliche Eintragung des Pfandrechtes sich im Besitze der Unternehmung befinden; in Ansehung solcher Immobilien, auf welche das Pfandrecht im Wege der bücherlichen Eintragung wegen Mangels eines hiezu geeigneten Buches nicht erworben werden kann, ist die Zeit maßgebend, in welcher das Pfandrecht in anderer gesetzlicher Weise an den Immobilien erworben wird.

Die Rangordnung mehrerer, auf Grund dieser Bestimmung erworbener Pfandrechte richtet sich nach dem Zeitpunkte der ertheilten Zusicherung, sofern nicht zur Zeit des Entstehens der Schuld ein anderes Verhältniß der Rangordnung begründet wurde.

§. 49. In dem in §. 48 bezeichneten Falle hat die Unternehmung gleichzeitig mit dem Ansuchen um Errichtung einer vorläufigen Einlage die Eintragung des Pfandrechtes zur Sicherstellung der Rechte der Besitzer der ausgegebenen Eisenbahn-Prioritätsobligationen auf die den Gegenstand dieser Einlage bildende bücherliche Einheit anzusuchen, und zugleich die Bestätigung des der Unternehmung beigegebenen Regierungscommissärs beizubringen, daß das Gesuch sich auf alle von der Unternehmung ausgegebenen Eisenbahn-Prioritätsobligationen beziehe. Liegt ein solches Gesuch nicht vor, so kann die Eröffnung einer vorläufigen Einlage nur dann erfolgen, wenn eine Bestätigung des Regierungscommissärs beigebracht wird, daß von der Unternehmung keine Eisenbahn-Prioritätsobligationen ausgegeben wurden.

Bezieht sich die von der Unternehmung ertheilte Zusicherung auch auf andere Immobilien, so ist der Regierungscommissär befugt, der Unternehmung aufzutragen, die bücherliche Eintragung des Pfandrechtes auf diese Immobilien zur Sicherstellung der Rechte der Besitzer der Eisenbahn-Prioritätsobligationen binnen einer zu diesem Zwecke bestimmten Frist zu erwirken. Läßt die Unternehmung diesen Auftrag unerfüllt, so hat der Regierungscommissär zur Vertretung der Besitzer der Eisenbahn-Prioritätsobligationen die Bestellung eines gemeinsamen Curators zu veranlassen, welchem es obliegt, die

ıg der bücherlichen Eintragung des Pfandrechtes
chritte zu unternehmen.
esuche um Eintragung des Pfandrechtes ist in
eine Bestätigung des Regierungscommissärs über
it und Vollständigkeit der für die Eintragung
Angaben und namentlich über die Höhe der noch
Schuld beizufügen.
Nach dem Beginne der Wirksamkeit dieses Ge=
e Ausgabe von Eisenbahn=Prioritätsobligationen
er Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur
timmte, den Gegenstand einer Eisenbahneinlage
ıerliche Einheit erfolgen.
zur Sicherstellung der Eisenbahn=Prioritätsobliga=
dieser bücherlichen Einheit andere unbewegliche
ımt, auf welche ein bücherliches Pfandrecht er=
ıen kann, so muß das Pfandrecht in Ansehung
in gleicher Weise vor Ausgabe der Eisenbahn=
igationen eingetragen werden.
Der einer Eisenbahnunternehmung beigegebene
ommissär hat darüber zu wachen, daß nach den
der Ausgabe und Einlösung der in Frage stehenden
ioritätsobligationen geltenden Bestimmungen vor=
rde, und daß insbesondere die Anzahl der aus=
ioritätsobligationen die in diesen Bestimmungen
enze nicht überschreite.
Durch die Bestimmungen dieses Gesetzes über
e Sicherung der Pfandrechte werden die übrigen
Eisenbahnprioritätsbesitzer, und insbesondere ihre
f die vom Staate garantirten Einkünfte nicht berührt.

III. Schlußbestimmungen.

Ueberwachung der Unternehmungen.

Die Erfüllung der den Eisenbahnunternehmungen
Gesetz auferlegten Verpflichtungen ist durch die
hmungen beigegebenen Regierungscommissäre zu

ein Gericht war, daß eine Unternehmung in der
ırer Obliegenheiten säumig sei, so hat dasselbe
ıgscommissär hievon in Kenntniß zu setzen.
Unternehmungen, welche ihren Verpflichtungen
dere den ihnen durch die Gerichte oder die Ver=

waltungsbehörden ertheilten Weisungen nicht nachkommen, können durch die Aufsichtsbehörde Geldbußen bis zum Betrage von zweitausend Gulden, vorbehaltlich derjenigen Zwangsmittel anderer Art verhängt werden, welche der Staatsverwaltung zum Zwecke der Ueberwachung der Eisenbahnunternehmungen gesetzlich eingeräumt sind.

2. Gebühren.

§. 54. Die aus Anlaß der Errichtung einer Eisenbahneinlage vorkommenden Amtshandlungen genießen Stämpel- und Gebührenfreiheit.

Aus demselben Anlasse kommt allen Protokollen, Ausfertigungen, Eingaben und Beilagen die Stämpel- und Gebührenfreiheit insofern zu, als sie nur zur Durchführung des in diesem Gesetze geregelten Verfahrens, mit Ausschluß der dem Rechtswege vorbehaltenen Verhandlungen bestimmt sind.

Die Eintragung des Pfandrechtes unterliegt außer dem obigen Falle auch dann der Eintragungsgebühr nicht, wenn dieselbe auf Grund einer vor dem Beginne der Wirksamkeit dieses Gesetzes urkundlich ertheilten Zusicherung der Haftung des unbeweglichen Vermögens einer Eisenbahnunternehmung erfolgt.

Die im Falle des §. 45 durch das Gericht von Amtswegen verfügte Uebertragung der Eisenbahngrundstücke in andere öffentliche Bücher geschieht gebührenfrei; dasselbe gilt von der aus diesem Anlasse erfolgenden Uebertragung des Lastenstandes, wenn nicht zugleich eine Aenderung in der Person des Berechtigten eingetragen werden soll.

An dem Umfange der Gegenstände, deren Werth bei der Bemessung des Gebührenäquivalentes in Anschlag zu bringen ist, wird durch die Bestimmungen dieses Gesetzes nichts geändert.

3. Vollzugsbestimmung.

§. 55. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt mit dem Tage seiner Kundmachung.

2. Verordnung des Justizministers vom 31. Mai 1874,

womit auf Grund des §. 55 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, RGB. Nr. 70, im Einvernehmen mit den Ministern des Innern, des Handels und der Finanzen, Bestimmungen, betreffend die Anlegung und Führung von Eisenbahnbüchern, gegeben werden. (Siehe RGB. Nr. 87.)

Sechster Abschnitt.

Eisenbahnbetriebsordnung.

Kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851, RGB. Nr. 1 f. 1852.

Bei der dringenden Nothwendigkeit, den für das allmeine Wohl so wichtigen Betrieb der Eisenbahnen auf anmessene Weise zu regeln, habe Ich nach Vernehmung Meines inisterrathes und nach Anhörung Meines Reichsrathes, die geschlossene Eisenbahnbetriebsordnung zu genehmigen und eine Minister des Handels und des Innern, jeden in seinem reiche, mit deren Vollziehung zu beauftragen befunden.

Eisenbahnbetriebsordnung.

I. Verpflichtungen der Eisenbahnbetriebsunternehmungen und ihrer Angestellten.

A. Allgemeine Vorschriften für den Bahnbetrieb.

a. Bewilligung zur Eröffnung der Bahn.

§. 1. Wenn der Bau einer neuen Eisenbahn oder einer Strecke derselben, sie mag eine Staatseisenbahn oder Privatbahn sein, zu deren Errichtung seinerzeit die Bewilligung ertheilt wurde, sie mag von der Staatsverwaltung unmittelbar oder mittelst Privatpersonen betrieben werden, nach dem von den Behörden genehmigten Projecte vollendet ist, und

die Bahn oder deren Strecke dem Verkehre eröffnet werden will, so ist die besondere Bewilligung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten erforderlich.

b. Bedingungen hiezu.

§. 2. Zum Behufe der Erwirkung dieser Bewilligung muß bei Staatsbahnen von der hiezu berufenen Behörde, bei Privatbahnen von der Betriebsunternehmung ausgewiesen und durch eine eigene, zu diesem Zwecke abgesendete Commission, welcher auch ein Abgeordneter der Statthalterei, in deren Bereich die Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke gehört, beiwohnt, constatirt werden, daß vermöge der Constructionsart der Bahn, und der Beschaffenheit und Menge der für den Bahnbetrieb vorhandenen Gegenstände, ein regelmäßiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann.

Insbesondere muß daher zu dem gedachten Behufe nachgewiesen sein:

a) daß die Bahn, und die dazu gehörigen Gebäude, den dießfälligen Sicherheits- und Sanitätsgesetzen und Vorschriften entsprechend gebaut erscheinen;
b) daß die Bahn mit den nöthigen Fahrbetriebsmitteln in gehöriger Beschaffenheit und Menge versehen sei;
c) daß für die Erfordernisse zur Verhütung von Unglücksfällen die nöthige Vorsorge getroffen sei;
d) daß die bei etwa eintretenden Unglücksfällen zur Unterstützung, Rettung und Abwendung größerer Gefahren dienlichen Mittel in hinreichender Menge und gehöriger Beschaffenheit vorhanden seien;
e) daß die Bahn mit den zu einem geordneten Betriebe nöthigen gehörig qualificirten Angestellten (Beamten und Dienern) versehen sei und daß dieselben bereits die nöthigen Dienstesvorschriften und Instructionen erhalten haben.

c. Erhaltung der Bahn und der Betriebsmittel. Anstellung der Beamten und Diener.

§. 3. Jede Bahn oder Bahnstrecke, für welche die Bewilligung zum Betriebe ertheilt worden ist*), muß stets

* Von nun ab hat jede den Betrieb einer eigenen oder fr[illegible] Bahnlinie führende Verwaltung sofort nach stattgehabter Eröffnu[illegible]

ahrbaren Zustande erhalten werden; so daß sie
größten im §. 6 erwähnten Geschwindigkeit ohne
fahren werden kann; die entstehenden Mängel und
sowie die dem ungestörten Betriebe entgegenstehenden
e müssen daher so schleunig als möglich beseitiget werden.
o müssen die zur Bahn gehörigen Gebäude, die
rfe entsprechenden Magazinslocalitäten, Geräth-
nd Herstellungen, die Fahrmittel (mit der zur Voll-
r festgesetzten Fahrten nöthigen Anzahl), dann über-
, im §. 2 erwähnten sonstigen Erfordernisse, stets in
n, zur Benützung geeigneten und die volle Sicher-
Betriebes verbürgenden Zustande erhalten werden.
ch muß das Betriebspersonale stets in gehöriger
rhanden, mit den erforderlichen Eigenschaften ver-
mit den Dienstesvorschriften und Instructionen
halten werden, und müssen demselben alle Mittel
bes dergestalt zur Verfügung gestellt sein, daß die
ihrung und die Erfüllung der diesem Personale ob-
Verpflichtungen mit der gehörigen Ordnung, Regel-
und Sicherheit stattfinden kann.

---

n Bahnlinie oder Strecke einen Bericht an die Generalinspection
ichischen Eisenbahnen zu erstatten, der die nachstehenden Angaben
en hat:
e Constatirung, daß die in Frage stehende Bahn an dem für
ffnung in Aussicht genommenen Tage auch thatsächlich dem
ibergeben worden ist. Hiebei wird bemerkt, daß, im Falle als
ung für den öffentlichen Verkehr eine feierliche Eröffnungsfahrt
ngen sein sollte, nicht die letztere, sondern die Eröffnung für
ichen Verkehr als der maßgebende Zeitpunkt zu betrachten sein wird.
e Angabe, ob die betreffende Bahnlinie sowohl für den Per-
epäcks- und Eilgutverkehr als auch für den Frachtenverkehr
für einen oder den anderen dieser beiden Verkehre, bezw. für
tenverkehr etwa nur unter gewissen Beschränkungen eröffnet
.
: eine derartige Eröffnung nur für einzelne Transportzweige
en haben, so ist über die Eröffnung für den Gesammtverkehr
r Bericht zu erstatten.
ne Aufzählung der gleichzeitig mit der betreffenden Bahnlinie
ung gelangten Stationen in topographischer Reihenfolge unter
r Abfertigungsbefugnisse der einzelnen Stationen.
zeichnung der Verwaltung, welche den Betrieb führt, falls dieser
der Eigenthumsunternehmung besorgt wird, und Angabe des
ältnisses in der Anschlußstation.
m Berichte ist als Beleg der complete Originalstundenpaß des
öffentlichen Verkehre dienenden Zuges unter Zurückbehaltung
hrift für den eigenen Amtsgebrauch beizulegen. Derselbe wird
neralinspection der österreichischen Eisenbahnen in Aufbewahrung
erden. (HM. 13. März 1886, Z. 3786.)

d. Fahrordnung, Tarife und Aufnahmsbedingungen.

§. 4. Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, folgende Bekanntmachungen zu erlassen:

1. Eine Fahrordnung, in welcher die Abfahrtsstunden und die gewöhnliche Ankunftszeit an den verschiedenen Stationen so genau als thunlich festzusetzen sind.

2. Einen Fahrpreistarif für Personen und Sachen.

3. Endlich die Bestimmungen über die Aufnahme der Personen, und die Vorschriften über die Reiseurkunden, mit welchen sie sich zu versehen haben, über das Verhalten der Reisenden vor, während und bei Beendigung der Fahrt; dann über die Auf- und Uebernahme der zur Beförderung geeigneten Sachen, und über die Urkunden, mit welchen sie begleitet sein müssen, über die Haftung für dieselben, und endlich über die Erfolglassung und Uebergabe der beförderten Sachen. In den Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr ist auch die Lieferzeit für die zur Beförderung übernommenen Güter festzusetzen.

Die Fahrordnung, die Fahrpreis- und Frachtentarife und die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr sind überdieß in allen Bahnhöfen und auf allen Aufnahmsstationen zur allgemeinen Einsicht anzuheften.

Der Bestimmung des letzten Alinea zum §. 4 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, nach welcher außer der Fahrordnung und den Fahrpreistabellen für Personen auch die Frachtentarife, und die Bestimmungen über den Personen= und Sachenverkehr, also das ganze Betriebsreglement, in allen Bahnhöfen und auf allen Aufnahmsstationen zur allgemeinen Einsicht anzuheften sind, ist künftighin in der Art zu entsprechen, daß diese Behelfe in einem stets zugänglichen Bureau jedes Stationsplatzes zur Einsicht des Publikums bereit zu liegen haben, worauf dasselbe durch Affichen in den Wartesälen, Vestibülen 2c. aufmerksam zu machen ist. Die Vorschriften über die Affichirung der Fahrordnungen sowie der Fahrpreistabellen für Personen werden hiedurch nicht abgeändert. (HM. 26. Oct. 1873, Z. 30591.)

§. 5. Die Fahrordnung, Fahrpreis- und Frachtentarife, sowie die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr sind während der Zeit, für welche sie erlassen worden, sorgfältig zu beobachten, insbesondere sind die festgesetzten Abfahrtsstunden und die Fahrzeit, wenn nicht unvorhergesehene und nicht zu beseitigende Anstände daran hindern, genau einzuhalten; endlich ist die für die Beförderung der Güter festgesetzte Lieferzeit, insoferne nicht unvorhergesehene und unabwendbare Hindernisse eingetreten sind, pünktlich zu beobachten. Die aufgenommenen Gegenstände sind in der Ordnung, wie

aufgegeben werden, ohne Bevorzugung einer Partei auch
:llich zu befördern.

Nach einer Anzeige der Generalinspection der österreichischen Eisen-
ıhnen wird auf mehreren österreichischen Eisenbahnlinien gestattet, Last-
ıge unter gewissen Vorsichten auch vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit
m den Stationen abzulassen.

§. 6. In Bezug auf die Beförderungszeit darf keine
ßere Fahrgeschwindigkeit stattfinden, als eine solche, mittelst
cher Züge, die zur Beförderung von Personen dienen, eine
geslänge von sieben Meilen (die Meile zu viertausend
:ner Klafter gerechnet), und die Züge, mit welchen bloß
ten befördert werden sollen, eine Wegeslänge von fünf
hen Meilen in der Stunde zurücklegen.

Dieses höchste Ausmaß der Geschwindigkeit ist jedoch zu
cingern, wenn es überhaupt die Verhältnisse der Bahn
r einer Bahnstrecke nothwendig machen, oder wenn ins-
ındere die bei einzelnen Fahrten sich ergebenden Ereignisse
Mäßigung gebieten (§. 33).

Die Fälle, in welchen die Geschwindigkeit zu mäßigen
sind dem Betriebspersonale in den Diensteswvorschriften
au vorzuzeichnen.

Die Staatsverwaltung behält sich übrigens vor, Aende-
ıgen in Betreff dieser Anordnung über die größte Fahr-
chwindigkeit (und zwar entweder im Allgemeinen oder
sichtlich einer besonderen Bahn) eintreten zu lassen, wenn
e solche Aenderung mit Rücksicht auf die gemachten Er-
rungen, die Fortschritte in der Construction des Oberbaues
) im Maschinenwesen, und die Beschaffenheit gewisser Loco-
tiven sich als räthlich und wünschenswerth darstellen sollte.

§. 7. Aenderungen der Fahrordnungen und der
:rife, sowie Aenderungen in den Bestimmungen über
ı Personen- und Sachenverkehr sind vierzehn Tage
her, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen
ıntniß zu bringen.

Auch die, durch unvorhergesehene Ereignisse etwa für eine
t nothwendige, gänzliche oder theilweise Sperrung der
.fnahme ist öffentlich kundzumachen.

ırmalbestimmungen für die Vorlage, amtliche Be-handlung und Kundmachung der Fahrordnungen.

Der geehrten Verwaltung wird in der Anlage Ein Exemplar der
erordnung des Handelsministers vom 1. April 1884, Z. 619, zur Kennt-

nißnahme und Darnachachtung mit dem Beifügen übermittelt, daß im Falle die Vorlage der Drucksorten an das Reichskriegsministerium und an den Chef des Generalstabes (vgl. sub VIII lit. c der Verordnung) seitens einer Bahnverwaltung nicht rechtzeitig erfolgen sollte, darauf bestanden werden müßte, daß von dieser Verwaltung künftig dem Chef des Generalstabes schon anläßlich der Einholung der Genehmigung des Fahrplanes die graphische Darstellung sofort in doppelter Ausfertigung überreicht werde, wovon das eine Exemplar dieser Darstellung zur weiteren Gebrauchsnahme zurückbehalten wird.

Weiters werden die Bahnverwaltungen über Anregung des Reichskriegsministeriums eingeladen, schon bei Feststellung der Anschlüsse der Personenzüge sich gegenseitig über die Höhe der militärischen Benützung dieser Züge zu informiren, um schon bei dem Entwurfe des Tableaus, Beilage II, die Relationen gleichartiger Belastung in verschiedenen Verkehrsrichtungen berücksichtigen zu können. — Dieß wird namentlich dort nothwendig sein, wo die, wegen ihres niederen Charakters stärker zu belastenden Züge von Zweiglinien (Zweigbahnen) an Züge höherer Kategorie der Hauptlinien (Hauptbahnen), welche nur eine geringe Belastung zulassen, anschließen.

Rücksichtlich der Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Züge hat das Reichskriegsministerium dem Wunsche Ausdruck verliehen, daß kleinere Pferdetransporte auf Bahnen, welche nicht reine Güterzüge führen, mit den Personen befördernden Zügen nach dem Güterzugstarife transportirt werden mögen.

Die Bahnverwaltungen werden sohin aufgefordert, auch hierüber das Einvernehmen zu pflegen, bezw. über den in dieser Richtung, sowie über die Ersichtlichmachung der Zugsanschlüsse in den Plakaten (vid. sub VII, A, a, 3 der Verordnung) gefaßten Beschluß anher zu berichten. (HM. 1. April 1884, Z. 619, CB. 1884 : 43.)

Verordnung des Handelsministers vom 1. April 1884, Z. 619, über die Vorlage, die amtliche Behandlung und die Kundmachung der Fahrordnungen für

Eisenbahnen mit normalem Betriebe	Localbahnen

I.

Die amtliche Behandlung neuer, sowie der Aenderungen bestehender Fahrordnungen, ist der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen als ersten Instanz vorbehalten und sind die bezüglichen Vorlagen unmittelbar an dieselbe zu leiten.

Fahrordnungen für Separatzüge, welche aus besonderen Anlässen, oder über Verlangen der Parteien eingeleitet werden, bedürfen keiner amtlichen Behandlung.

Die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen befaßt sich in der Regel nicht mit der ziffermäßigen Prüfung der Fahreintheilung jedes einzelnen Zuges. Für die richtige Construction des Fahrplanes (Kreuzungen, Intervalle bei nachfahrenden Zügen u. dgl.) ist die Bahnverwaltung allein verantwortlich.

Recurse gegen die Entscheidungen der Generalinspection der *österreichischen* Eisenbahnen sind im Wege der letzteren an das Handelsministerium *zu richten.*

…nen mit normalem Betriebe	Localbahnen.

Vorlage der ersten Fahrordnungsentwürfe.

II.

…on den ersten Fahrordnungs-
…rfen, welche die Bahnver-
…ngen im Sinne des bei der
…er Fahrplanconferenz vom
…d 12. Jänner 1882 gefaßten
…usses unter einander aus-
…en sollen, sind außer an die
…ußbahnen auch, und zwar
…icher Zeit wie an diese, je
… Exemplare dem Postcours-
… und der Generalinspection
…österreichischen Eisenbahnen,
… je Ein Exemplar den Post-
… Telegraphendirectionen, in
… Bereich die Bahn liegt, ein-
…en.

…orlage der endgiltigen Fahrordnungsentwürfe.

III.

…ie durch §. 66 der Eisen-
…etriebsordnung vom 16. No-
…r 1851, RGB. Nr. 1 ex 1852,
…chriebene Vorlage der end-
…n Fahrordnungsentwürfe
…venigstens Einen Monat,
… jedoch umfassende Aende-
… beantragt werden, oder
… die Aenderung auch eine
…eitung der Fahrordnung
… Nachbarbahn erheischt, dann
… es sich um den Fahrplan
…eu zu eröffnenden Eisenbahn
…t, mindestens sechs Wochen,
… dieselben in Wirksamkeit
… sollen, an die Generalinspec-
…r österreichischen Eisenbahnen
…olgen.

Die durch §. 66 der Eisenbahn-betriebsordnung vom 16. November 1851, RGB. Nr. 1 ex 1852, vorgeschriebene Vorlage der endgiltigen Fahrordnungsentwürfe hat wenigstens Einen Monat, bevor dieselben in Wirksamkeit treten sollen, an die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen zu erfolgen.

…achdem die Veröffentlichung eines neuen Fahrplanes erst nach er-
… Genehmigung zulässig ist, so ist im Falle schwieriger Verhältnisse
…etreffende Vorlage noch vor dem oben bezeichneten Termine zu
…, da sonst der ins Auge gefaßte Einführungstermin nöthigenfalls
…oben werden müßte.

…ird übrigens durch eine beabsichtigte Fahrordnungsänderung der
…ber die Post befördernden Züge wesentlich alterirt, so erscheint es
…nteresse einer raschen und anstandslosen Erledigung eventuell behufs
…idung einer Hinausschiebung des Einführungstermines geboten, noch
…r Ueberreichung der betreffenden Eingaben an die Generalinspection
…terreichischen Eisenbahnen sich mit dem Postcoursbureau im kurzen
…über die Zulässigkeit der geplanten Aenderungen in das Einvernehmen
…en.

Eisenbahnen mit normalem Betriebe	Localbahnen

Handelt es sich lediglich um die Einlegung neuer Localzüge oder um die Einleitung im Fahrplane bereits vorgesehener Züge, so hat die Anzeige an die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und an das Postcoursbureau mindestens 8 Tage, bei Auflassung bestehender Züge ohne sonstige Alterirung des Fahrplanes, falls diese Züge zur Postbeförderung benützt werden, Einen Monat und sonst drei Wochen, bevor diese Maßnahme in Wirksamkeit treten soll, zu geschehen.

IV.

In dem Einbegleitungsberichte sind die beantragten Aenderungen sowohl mit Beziehung auf den Fahrplan der unmittelbar vorangehenden Periode, als auch auf den der analogen Periode des Vorjahres gehörig zu motiviren und der Zeitpunkt der beabsichtigten Activirung anzugeben.

Von diesem Einbegleitungsberichte ist gleichzeitig eine Copie (allenfalls auch nur auf der Copirpresse erzeugt) vorzulegen.

Als Grundsatz hat zu gelten, daß Fahrordnungsänderungen nur mit dem 1. oder dem 15. eines Monats in Wirksamkeit zu setzen sind, und können Abweichungen hievon nur in Ausnahmsfällen zugelassen werden.

In allen Fällen, in welchen neue oder modificirte Fahrpläne zu dem hiefür bestimmten Zeitpunkte nicht zur Durchführung gelangen, sind das Postcoursbureau und die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen hievon unter gleichzeitiger Bekanntgabe des neuen Activirungstermines rechtzeitig in Kenntniß zu setzen.

V.

Die vorzulegenden Fahrordnungsentwürfe haben Nachstehendes zu enthalten:

a) Eine graphische Darstellung der Fahrordnung nach einem durch die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen zu genehmigenden, gemeinsamen Formulare in einfacher Ausfertigung.

Eisenbahnen mit normalem Betriebe	Localbahnen
b) Die Detailfahreintheilung der einzelnen Züge nach dem gemäß der Bestimmungen im Punkte 33 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe (sub 1–14) aufgestellten Schema, Beilage I, wie selbe auch in das Fahrordnungsbuch aufzunehmen ist.	b) Die Detailfahreintheilung der einzelnen Züge nach dem gemäß der Bestimmungen im Punkte 34 der Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (sub 1–13) aufgestellten Schema, Beilage I.

Beilage I.

Diese Detailfahreintheilung ist in einfacher Ausfertigung vorzulegen, wenn sich das Fahrplanproject auf eine bereits im Betriebe stehende Bahn bezieht. Handelt es sich dagegen um eine neu zu eröffnende Bahnlinie, so ist diese Fahreintheilung in doppelter Ausfertigung vorzulegen, jedoch kann in einem Exemplare die Einstellung der Fahrzeiten von Station zu Station, der kürzesten Fahrzeiten und der Züge, mit denen der fragliche Zug in einer Station oder bei doppelgeleisiger Bahn auf der Strecke zusammentrifft, entfallen.

Eisenbahnen mit normalem Betriebe	Localbahnen
c) Die zur Aufnahme in die Fahrordnungsbücher vorgeschriebenen, in dem Punkte 33 der bezogenen Grundzüge sub 15	c) Die in dem Punkte 34 der bezogenen Grundzüge sub 14–17 angegebenen Tabellen nebst einer Uebersicht über die Rangordnung

...rmalem Betriebe	Localbahnen
...gebenen Tabellen ...Übersicht über die der Züge, in ...fertigung.	der Züge, in einfacher Ausfertigung.

...über die Gewichtsansätze für Personen und Sachen ist ...t Circulare der Generalinspection der österreichischen ...t 9. März 1880, Z. 1300/II (Centralblatt Nr. 34 ex 1880) ...ie militärische Benützbarkeit der Züge nach dem Formu-... abzufassen. Beilage II.

...l vorher einzu-...nmungserklärung ...s Generalstabes, ...ise die Bestätigung ...n Darstellung und ...er die militärische ... der Züge durch	d) Die Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Züge, welche mit dem Chef des Generalstabes zu vereinbaren, und nach erfolgter einmaliger Vorlage, nur dann neuerlich beizuschließen ist, wenn auf Grund einer Aenderung in der Leistungsfähigkeit eine neue Vereinbarung getroffen werden müßte.
...igen der inlän-...hlußbahnen mit ...triebe über die ...Anschlüsse.	e) Die Einverständnißerklärung der Nachbarbahn in jenen Fällen, in welchen die Ein- oder Ausfahrt der Localbahnzüge in, beziehungsweise aus einem Bahnhofe der ersteren stattfindet, und deren Zustimmung zur Localbahnfahrordnung vertragsmäßig bedungen ist.
...t 106 der Grund-...schriften für den ...t auf Eisenbahnen ...t Betriebe in die ...sbücher aufzuneh-...immungen über ...inzelnen Strecken ...ste Fahrgeschwin-...erschiedenen Züge ...selben entsprechen-... Fahrzeiten, so-...as Ausmaß des ...ns über mangel-...llen, dann, falls ...ve nicht an der ...iges oder in der ...ing fährt.	
...e der kürzesten ...on Station zu ...uell nach Strecken, ... der ausnahms-...ndung von Loco-...lche ihrer Con-...h nur für mit ...schwindigkeit ver-...e bestimmt sind, ...rung von Eil-, ... Personenzügen. ...orlagen für die ... Winterfahrpläne, ...e graphische Dar-...hrplanes für die	

Eisenbahnen mit normalem Betriebe	Localba

gleiche Zeitperiode des Vorjahres, in welchem die projectirten Aenderungen der Züge für Personenbeförderung, sowie der Anschlüsse unter Bezeichnung der Anschlußzüge mit Pfeilen und Angabe ihrer Nummer, sowie der Zeit ihrer Ankunft und Abfahrt, in rother Farbe ersichtlich zu machen sind.

VI.

Die sub III—V gegebenen Vorschriften sind unter allen Umständen für die Vorlage des Entwurfes der Fahrordnung der Personen führenden Züge, dann der in der Tabelle über die militärische Benützbarkeit enthaltenen Züge, sowie der die Post befördernden Güterzüge maßgebend.

Dagegen ist gestattet, die die übrigen Güterzüge enthaltende graphische Darstellung der Gesammtfahrordnung, sowie deren Detailfahreintheilung (Fahrordnungsbuch) erst 8 Tage vor Activirung des neuen Fahrplanes der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vorzulegen.

Veröffentlichung.

VII.

Die Veröffentlichung der Fahrordnungen erfolgt:

A. Durch Affichirung.

a) Die zur Affichirung bestimmten Fahrplanplacate hab[e] „Fahrplan" zu tragen und mindestens nachstehend[…] halten:

1. Firma der Bahnunternehmung.
2. Zeitpunkt der Activirung.
3. Die Fahrordnungen sämmtlicher Personen beförde[…] Angabe der Ankunfts- und Abfahrtszeiten bei [… be]sondere bei Abzweigestationen, bezüglich der übri[gen …]fahrtszeiten, dann der Entfernung der Stationen [… Halte]punkte des Zuges in Tarifkilometer. Die Nachtzei[t …] von 6 Uhr Abends bis incl. 5 Uhr 59 Minute[n …] Unterstreichung der Minutenziffern kenntlich zu m[achen …] bezüglich eine Bemerkung in das Placat aufzunehm[en …]

*) 1. Die Facultativaufenthalte der Personen beför[dernden Züge in] Stationen oder Haltestellen ohne Beschränkung [… des] Aus- und Einsteigens der Reisenden sind durch einlieg[…]

ı mit normalem Betriebe	Localbahnen

ie Ersichtlichmachung der Anschlüsse in den Abzweige- und End-
onen ist bezüglich aller Bahnen nach einheitlichen Principien durch-
ıhren und haben sich die Bahnverwaltungen hierüber zu einigen.
Bei jedem Zuge sind dessen Gattung, dann die Wagenclassen, welche
selbe führt, anzugeben.
Stationen mit Bahnhofrestaurationen sind kenntlich zu machen.

.ge die nur an Sonn- und .gen verkehren, sind, gleich- ie darauf bezugnehmende :kung mit rothem Drucke tellen, dagegen sind solche welche nur an bestimmten ı oder zu bestimmten Zeit- den verkehren, durch eine :rkung in der Zugscolonne kenntlich zu machen.	Züge, die nur an bestimmten Tagen oder zu bestimmten Zeitperioden verkehren, sind durch eine Bemerkung in der Zugscolonne selbst kenntlich zu machen.

Notizen über die den angegebenen Verkehrszeiten zu Grunde liegende Zeit (Prager Zeit, Budapester Zeit), über den directen Verkehr ohne Wagenwechsel und die Führung von Schlafwagen.

Jedes Fahrplanplacat, welches . Gesammtfahrplan der Linien .er Bahngesellschaft enthält, ist ch mit einer deutlichen Situa- msskizze des eigenen Bahnnetzes .iszustatten.	
) Den Bahnverwaltungen bleibt es überlassen, für Strecken, mit entwickelterem Localverkehre besondere Placate für den Localpersonenzugsfahrplan auszugeben.	

:) Die Affichirung der Fahrplanplacate hat rechtzeitig in sämmtlichen Bahnhöfen der eigenen Bahn, sowie nach Erforderniß in den von derselben berührten Ortschaften zu erfolgen. Befinden sich in einem Orte die Bahnhöfe mehrerer Bahnen, so sind in jedem derselben die Fahrpläne sämmtlicher in diesem Orte einmündenden Bahnen zu affichiren.

---

2. die Facultativaufenthalte in Stationen oder Haltestellen nur zum ussteigen von Reisenden durch den Buchstaben . . . a und
3. die Facultativaufenthalte in Stationen oder Haltestellen nur zum insteigen von Reisenden durch den Buchstaben . . . e zu bezeichnen und d diesen Zeichen die Verkehrszeiten des Zuges in den betreffenden ationen und Haltestellen beizusetzen.

Vorstehende Zeiten sind sowohl in den Detailfahreintheilungen, be- hungsweise Dienstfahrordnungsbüchern, als auch in den für das Publikum timmten Fahrplänen und Coursbüchern ersichtlich zu machen.

Weiters wird bestimmt, daß

4. jene Aufenthalte, welche ausschließlich für Betriebszwecke festgese[t] d demnach in den für das Publikum bestimmten Fahrplänen nic[ht] ichtlich gemacht werden, in den Detailfahreintheilungen, beziehungswei[se] enstfahrordnungsbüchern durch ein stehendes Kreuz . . . + zu bezeich[nen]. (HM. 5. April 1887, Z. 5088.)

In den Stationen der Anschlußbahnen hat die Affichirung insoweit stattzufinden, als es bei eingehender Erwägung der Verkehrsverhältnisse für das Publikum wünschenswerth erscheint.

Die Bahnverwaltungen sind verpflichtet, auf den eigenen Linien für die rechtzeitige Richtigstellung, eventuell Erneuerung der Placate, sowie die gänzliche Entfernung veralteter sowohl bezüglich der eigenen als auch der fremden Bahnen, endlich für die Publicirung eventueller Uebergangsbestimmungen von einer alten zu einer neuen Fahrordnung Sorge zu tragen. (HM. 24. März 1886, Z. 9472, CB. 40.)

B. Durch das officielle Coursbuch des Handelsministeriums.

Das im Postcoursbureau des Handelsministeriums redigirte Coursbuch, enthaltend die Eisenbahn-, Dampfschiff-, Malle-, Personen- und Eilpostcourse in Oesterreich-Ungarn, ferner die Fahrpläne der ausländischen Anschlußbahnen und die Reiserouten nach den vorzüglichsten Orten des In- und Auslandes, erscheint zehnmal im Jahre, und zwar jeweilig für jene Monate, in welchem eine neue Auflage nothwendig ist; in wichtigen Fällen werden in der Zwischenzeit Nachträge mittelst Einlagen publicirt.

Dem Postcoursbureau ist jedwege auf den Personenverkehr Bezug habende Aenderung, auf Grund deren auch eine Aenderung oder Ergänzung der Angaben des Coursbuches über locale und directe Personentarife, bestehende Fahrpreisermäßigungen, Tour- und Retourkarten 2c. platzugreifen hätte, sofort, nachdem diese Aenderung definitiv beschlossen, beziehungsweise genehmigt ist, und jedenfalls eine angemessene Zeit vor dem Inslebentreten derselben, unter Zusendung der betreffenden Tarife Kundmachungen 2c. bekanntzugeben.

Behufs genauer Revision beziehungsweise Evidenzhaltung der nachbezeichneten, im officiellen Coursbuche enthaltenen Daten, wird den Verwaltungen bei jedesmaligem Erscheinen seitens des genannten Bureau Ein Exemplar dieses Amtsbehelfes zur Verfügung gestellt.

Die zu revidirenden Daten betreffen:

1. Adresse der Bahnverwaltungen.
2. Normaleinheitssätze der Fahrpreise.
3. Fahrpreise für Tour-, Tour- und Retour-, sowie directe Karten 2c. (welche inclusive Stämpelgebühr und des eventuellen Agiozuschlages zu verstehen sind).
4. Kilometrische Entfernungen (Betriebs- und Tarifkilometer).
5. Fahrzeiten.
6. Lage der Stationsgebäude, ob links oder rechts in der Richtung des Zuges. (Die nach der Richtung der Fahrt links gelegenen Stationen werden durch einen schwarzen Punkt bezeichnet.)
7. Bezeichnung der Stationen, in welchen das Mittagessen eingenommen, oder bestellt werden kann. (Die betreffenden Stationen werden durch ein >< ersichtlich gemacht.)
8. Bezeichnung der Stationen, in welchen sich Passagierzimmer oder eine eingerichtete Toilette befinden. (Die betreffenden Stationen werden durch ein Z, beziehungsweise durch ein T ersichtlich gemacht.)
9. Entfernung der Stationen von dem gleichnamigen Orte, soferne dieselbe mehr als 1 km (1/4 Wegstunde) beträgt; endlich
10. Regelmäßige Fahrgelegenheiten von den Bahnhöfen nach den gleichnamigen Ortschaften.

Sollten Irrthümer aufgefunden werden, oder ergeben sich im Laufe eines Monats Aenderungen, so sind dieselben in das letzt eingesendete Exemplar handschriftlich einzutragen; das solcherweise richtig gestellte Exemplar des Coursbuches ist aber sodann dem mehrgenannten Bureau ungesäumt zurückzustellen.

C. Durch das officielle Coursbuch der Eisenbahnverwaltungen.

Das jeweilige officielle Coursbuch der Eisenbahnverwaltungen hat in jeder wichtigeren und in jenen Eisenbahnstationen, wo sich das Bedürfniß darnach fühlbar macht, in Einem Exemplare zur allgemeinen Einsicht aufzuliegen, und ist das Publikum durch ein an einem geeigneten Orte dieser Stationen anzuheftendes, allgemeines Placat darauf aufmerksam zu machen.

Außerdem muß dem Publikum die Möglichkeit geboten werden, dieses Coursbuch in jeder Station um den auf dasselbe aufgedruckten Preis beziehen zu können.

D. Durch Annoncirung, eventuell Inserirung in den Zeitungen.

Die in Gemäßheit des §. 4 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGB. Nr. 1 ex 1852 und unter Einhaltung des im §. 7 derselben für die Kundmachung von Fahrordnungsänderungen vorgeschriebenen 14tägigen Termines, vorzunehmende Veröffentlichung, ist, wenn sie nicht rechtzeitig durch Placatirung in den Stationen erfolgt, durch eine entsprechende Annoncirung in den betreffenden öffentlichen Blättern zu bewerkstelligen.

Die Einlegung neuer Localzüge und die Einleitung im Fahrplane bereits vorgesehener Züge wird nicht als Fahrordnungsänderung betrachtet.

Die den Zeitungen etwa zur Inserirung übergebenen Fahrpläne sind stets, und zwar wenn möglich schon im Bürstenabzuge einer Revision zu unterziehen und ist für die Beseitigung vorgefundener Mängel, sowie auch dafür Sorge zu tragen, daß nicht bereits ungiltig gewordene Fahrpläne veröffentlicht werden.

Vorlage der Drucksorten.

VIII.

Die Drucksorten, wie: Fahrplacate, Fahrordnungsbücher, graphische Darstellungen, sowie die dazu gehörigen Tecturen und Nachträge sind in nachstehender Vertheilung und zwar abgesondert und mindestens gleichzeitig mit der Publication (vergl. sub VII A) einzusenden:

a) An das Handelsministerium: 2 Stück Placate, 1 Stück Fahrordnungsbuch mit Anhang, 1 Stück graphische Darstellung.

b) An die Generalinspection: 5 Stück Placate, 7 Stück Fahrordnungsbücher, davon 6 mit Anhang, 5 graphische Darstellungen.

ad a und b Die Verpflichtung zur Vorlage der Fahrordnungskundmachungen an das Handelsministerium und an die Generalinspection erstreckt sich übrigens auch auf solche Kundmachungen, welche einer amtlichen Behandlung durch die letztere nicht zu unterziehen sind. (Siehe Punkt 1, Absatz 2.)

c) An das Reichskriegsministerium und den Chef des Generalstabes je Ein Exemplar, an das Landesvertheidigungsministerium, an die Corpscommanden (Militärcommando in Zara), in deren Bereich sich sowohl die betreffende Bahn oder die Anschlußbahnen befinden, die Placate, Fahrordnungsbücher mit Anhang und graphischen Darstellungen, in je 2 Exemplaren. An dieselben Behörden und in derselben Anzahl, insbesondere auch die auf die Beförderung von explodirbaren und feuergefährlichen Gegenständen Bezug nehmenden Placate, Circularien 2c.

(Jenen Corpscommanden, welche speciell darum ansuchen, ist auch seitens solcher Bahnen, welche nicht in deren Bereich liegen, je Ein Exemplar des *Fahrordnungsbuches* mit Anhang und der graphischen *Darstellung zu übermitteln.*)

Eisenbahnen mit normalem Betriebe	Localbahnen

ad a b und c (rücksichtlich des Reichskriegsministeriums und des Chefs des Generalstabes). Bei Fahrordnungsänderungen von größerer Ausdehnung, welche die Einfügung mehrerer Tecturen oder die Vornahme umfangreicherer handschriftlicher Correcturen erfordern, sind jedoch anstatt der Tecturen eine gleiche Anzahl richtig gestellter Exemplare des Fahrordnungsbuches und der graphischen Darstellungen einzusenden.

d) An das Postcoursbureau im Handelsministerium: 4 Stück Placate, 2 Stück Fahrordnungsbücher ohne Anhang.

e) An die Post- und Telegraphendirectionen, in deren Bereich die Bahnlinien liegen, je 3 Stück Placate, 1 Stück Fahrordnungsbuch ohne Anhang.*)

f) An die auf den einzelnen Bahnlinien bestehenden fahrenden Postämter je 2 Stück Placate, 2 Stück Fahrordnungsbücher ohne Anhang.

An die sub c (mit Ausnahme des Reichskriegsministeriums und des Chefs des Generalstabes), d, e und f genannten Behörden und Dienststellen sind Texturen in der, der ursprünglichen Vorlage der Placate, Fahrordnungsbücher und graphischen Darstellungen entsprechenden Anzahl einzusenden.

Eisenbahnen mit normalem Betriebe	Localbahnen
	g. Falls die Drucklegung von Fahrordnungsbüchern nicht geschieht, was jedoch nur rücksichtlich solcher Bahnen zulässig ist, auf welchen keine Zugkreuzungen vorkommen, ist die Zahl der vorzulegenden Placate zu verdoppeln und ist außerdem dem Reichskriegsministerium, dem Chef des Generalstabes, dem Landesvertheidigungsministerium und den betreffenden Corpscommanden (Militärcommando in Zara) je Eine Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Züge gleichzeitig mit den Placaten zu übersenden.

IX.

Eisenbahnen mit normalem Betriebe	Localbahnen
Für Eisenbahnen mit normalem Betriebe, welche in der Fahrteintheilung ihrer Züge ausschließlich auf die Anschlüsse an ihre Nachbarbahnen angewiesen sind, können mit Genehmigung des Handelsministeriums entsprechende, den Bestimmungen für Localbahnen analoge Erleichterungen zur Anwendung gelangen.	Für Dampftramways und für Localbahnen, welche nach Bestimmung des Handelsministeriums denselben gleich zu halten sind, können Erleichterungen von den Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung, mit Ausnahme jener sub VIII, zugestanden werden.

*) Von den Tableaux über die festgesetzten Zuwartezeiten der Züge mit Personenbeförderung in den Grenz- und Abzweigestationen im Falle *der Verspätung* der Anschlußzüge ist je Ein Exemplar gleichzeitig mit der *vorgeschriebenen* Uebermittlung der Fahrpläne auch an jene Post- und *Telegraphendirectionen* gelangen zu lassen, in deren Bereich die gesellschaftlichen Bahnlinien liegen. (HM. 29. Juli 1886, Z. 25004, GB. W.)

X.

diese Verordnung treten die in der Beilage III aufgezählten
ı außer Wirksamkeit.

ızeige von der Wahl des von Herrn Rudolf von Waldheim
benen Coursbuches „Der Conducteur" zum officiellen Cours-
sterreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen und von dessen
sämmtlichen Stationen, sowie das zu diesem Zwecke verein-
:ment, habe ich mit Befriedigung zur Kenntniß genommen.
März 1874, Z. 7044, CB. 1874 : 41.)
die Durchführung des in der Fahrplanconferenz zu Triest am
r 1875 gefaßten Beschlusses, als Einführungstermin für den
ırplan den 15. Mai und für den Winterfahrplan den 15.
ein für allemal festzusetzen, waltet kein Anstand ob. (HM.
1874, Z. 10392, CB. 1875 : 44.)
ımen häufig Fälle vor, daß auf den Kundmachungen über die
ȝ neuer Tarife und über Abänderungen von Tarifen wohl der
ht aber der Tag der Publicirung ersichtlich gemacht wird, so
onstatirt werden kann, ob der Bestimmung des §. 7 der Eisen-
ısordnung hinsichtlich der 14tägigen Publicationsfrist auch voll-
echnung getragen worden ist. Da diese Unterlassung zu Um-
ıanz positiver gesetzlicher Bestimmungen, sowie zu eventuellen
ssen bei späteren Erhebungen über den thatsächlichen Zeitpunkt
rung öffentlicher Bahneinrichtungen Anlaß geben kann, so finde
anzuordnen, daß in derlei Kundmachungen in Hinkunft auch
der Veröffentlichung anzusetzen ist. (HM. 18. Jänner 1875,
CB. 1875 : 11.)
ıinausgabe der nächsten Sommerfahrordnung sind die den Ver-
züge betreffenden Zeitangaben in den zu publicirenden Fahr-
ıt mehr wie mit Handelsministerialerlaß vom 2. April 1874,
Punkt V, angeordnet worden war, nach der mittleren Ortszeit,
ereinstimmend mit der für den Betriebsdienst geltenden oder
ıden Zeitbestimmungen, für alle westlich von Krakau gelegenen
ı (also auch für die Tiroler Bahnen) nach Prager Zeit und für
von Krakau gelegenen Bahnlinien nach Budapester Zeit, auf
uten abgerundet zu geben.
lebergangspunkt von der Prager zur Budapester Zeit, deren
bekanntlich achtzehn Minuten beträgt, werden folgende Stationen
Krakau, Oderberg für die Kaschau-Oderberger Bahn, Marchegg,
. L., Steinamanger für die Linie Neustadt-Kanisza der Süd-
chaft und für die ungarische Westbahn, Czakathurn, Agram
. Das Reichskriegsministerium hat jedoch an seine Zustimmung
ıeuen Zeitbestimmung die Bedingung geknüpft, daß demselben
dem Inslebentreten der auf die neue Zeitberechnung basirten
hrpläne, auch die dieser Zeitberechnung angepaßten Kriegsfahr-
in Druck gelegt, übermittelt werden.
ɛrn daher durch die Aenderung der Zeitbestimmung für den
n Fahrplan eine Umarbeitung der Kriegsfahrordnungen (Fall I
: einzelne Bahnen oder Bahnstrecken nothwendig wird, ist dieselbe
in Angriff zu nehmen und mit größter Beschleunigung an das
ısministerium in Vorlage zu bringen. (HM. 21. Febr. 1876,
CB. 1876 : 24.)
einer Bahnverwaltung wurde bei der Generalinspection der
chen *Eisenbahnen die Anfrage* gestellt, nach welchem Grundsatze
ung der Fahrordnungen rücksichtlich der Einstellung der Zugs-
ı in den Ausgangs- und Endstationen vorzugehen sei. Hierauf

wurde dieser Bahnverwaltung eröffnet, daß diesfalls bei der Prüfung der Fahrordnungen grundsätzlich für jeden Zug ein Zeitintervall von 30 Minuten angenommen wird, welche Gepflogenheit sich auf die Voraussetzung gründet, daß das Zusammenstellen bezw. Auflösen eines Zuges 30 Minuten in Anspruch nimmt. Wenn daher eine Station als Ausgangspunkt eines Zuges und als Endpunkt eines zweiten Zuges erscheint, so wird, dem Vorerwähnten gemäß, rücksichtlich dieser beiden Züge die Zugsbegegnung in der Rubrik „trifft den Zug" stets ersichtlich gemacht, wenn das Zeitintervall zwischen der Ankunftszeit des einen und der Abfahrtszeit des andern bis zu einer Stunde beträgt. (GJ. 15. Mai 1876, Z. 6152, CB. 1876 : 86.)

Bei Neueinführung oder Aenderung von Tarifen hat nicht nur die Ankündigung derselben mittelst Annonce in öffentlichen Blättern und durch Anschlag in den Stationen längstens vierzehn Tage früher als die neuen Tarife in Wirksamkeit zu treten haben, zu erfolgen, sondern sind zum gleichen Termine auch die bezüglichen Tarifbücher und Nachträge bei den betreffenden Stationen sowohl wie auch im Centrale der Verwaltung zur Einsicht und zum Bezuge durch das Publikum bereit zu halten, außerdem aber in der vorgeschriebenen Anzahl von Exemplaren der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vorzulegen. Letztere Behörde wird gleichzeitig angewiesen, den Giltigkeitstermin jedes Tarifes vom Tage dieser Vorlage ab strenge zu bemessen und bei vorkommender Verspätung die Hinausschiebung desselben um die Zeit der Verzögerung anzuordnen. (HM. 6. Dec. 1876, Z. 31434, CB. 1876 : 139.)

In Ergänzung des §. 7 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. Nov. 1851, RGB. Nr. 1 ex 1852, wird nachstehende Bestimmung getroffen:

Aenderungen der Eisenbahngütertarife, welche eine Erhöhung bestehender Frachtsätze (Transports- und Manipulationsgebühren für Eilgut und gewöhnliches Frachtgut) in sich schließen, sind sechs Wochen früher, als sie in Wirksamkeit zu treten haben, zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Die vorstehende Bestimmung tritt mit dem Zeitpunkte ihrer Kundmachung in Kraft.

Der kgl. ungar. Communicationsminister, mit welchem ich diesfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone. (HM. 16. Nov. 1885, RGB. Nr. 162.)

§. 8. Die Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, alle Personen, welche die Aufnahmsbedingungen erfüllen, und alle unter den festgesetzten Bedingungen der Bahn übergebenen Sachen, soweit es die Betriebsmittel möglich machen, und nicht ganz unvorhergesehene und unabwendbare Störungen eintreten, auch zu gehöriger Zeit wirklich zu befördern.

§. 9. Bloß diejenigen Personen, welche sich im Zustande der Trunkenheit befinden, durch Verletzung des Anstandes den Mitreisenden ein Aergerniß geben, den durch Sicherheitsrücksichten gebotenen Anordnungen des Aufsichts- und Zugbegleitungspersonales sich nicht fügen wollen, oder welche mit auffallenden äußeren Merkmalen einer bedenklichen Krankheit behaftet sind, oder deren Zustand den Mitreisenden offenbar beschwerlich fallen muß, können von der Aufnahme und beziehungsweise von der weiteren Fahrt ausgeschlossen werden.

Doch bleibt es den Unternehmungen unbenommen, auch
zuletzt erwähnten zwei Claſſen von Individuen zu be-
ern, wenn die Beförderung in abgeſonderten Räumen
nöthigenfalls unter Aufſicht ſtattfindet.

§. 10. Unter welchen Modalitäten Sträflinge, oder
Verhaft oder Gewahrſam genommene, oder unter polizei-
Aufſicht geſtellte Perſonen, ſammt dem dieſelben be-
tenden Aufſichtsperſonale auf Eiſenbahnen befördert wer-
müſſen, wird durch beſondere geſetzliche Vorſchriften be-
mt.*)

§. 11. In jedem Bahnhofe und auf jeder Aufnahms-
ion ſind in den Aufnahmslocalitäten für Paſſagiere ge-
ig paginirte, mit dem Siegel der Betriebsdirection auf
durch die einzelnen Blätter durchzogenen Bindfaden ver-
ne Beſchwerdebücher aufzulegen, in welchen von den Rei-
en allfällige Beſchwerden, unter Angabe des Namens,
ndes und Wohnortes des Beſchwerdeführers eingetragen
den können.

§. 12. Die Eiſenbahnunternehmungen haben Vorſorge
treffen, daß zur Beförderung übernommene Güter während
Transportes vor ſchädlichen Einflüſſen gehörig verwahrt
den.

Feuerwerkskörper, Knallpräparate, Schießpulver und ex-
irende Stoffe ſind von der Beförderung mit Perſonen-
en ausgeſchloſſen.

Auch Zündhütchen, Reib- und Zündhölzchen und andere
h Reibung leicht entzündliche Stoffe, dann Flüſſigkeiten,
durch Ausrinnen, oder überhaupt Sachen, die durch ihre
chaffenheit anderen Gegenſtänden verderblich werden könnten,
ſen bloß mit Beobachtung der dießfalls vorgezeichneten
nderen Vorſichten und bloß ausnahmsweiſe mit Perſonen-
en befördert werden. Außerdem iſt die Beförderung ſolcher
enſtände nur bloß mit den Laſtzügen geſtattet; ſie ſind
er einer genauen Erklärung abgeſondert von anderen
hen und mit eigenen Frachtbriefen aufzugeben, und es
ſen bei deren Verſendung überhaupt alle nöthigen Vor-
en angewendet werden.

§. 13. Geladene Gewehre dürfen in der Regel
er keinerlei Vorwande mitgenommen oder ſonſt auf der

*) Schüblinge und deren Escorte werden auf den öſter. Bahnen um
für *Militärtransporte beſtehenden* Tarifſatz von 0·8 fl. per Perſon
Kilometer befördert.

Bahn befördert werden. Die Conducteure sind befugt, die aufgegebenen oder mitgenommenen Gewehre zu untersuchen.

Bei der Beförderung von Militärpersonen, Gendarmen oder sonstigen Sicherheitsorganen, bei welcher die Mannschaft mit anderen Reisenden einen und denselben Wagen einnehmen muß, hat der Commandant derselben unmittelbar vor dem Einsteigen in Gegenwart eines Betriebsbeamten durch Einstoßen des Ladstockes in den Lauf die Ueberzeugung zu geben, daß die Gewehre ungeladen sind.

Bei größeren Militärtransporten aber, für welche eigene Trains, oder doch ganz abgesonderte Waggons bestellt werden, ist auf eine Untersuchung, ob die Gewehre sich in geladenem oder ungeladenem Zustande befinden, von Seite der Betriebsorgane nicht zu dringen, und es muß lediglich der Anordnung der betreffenden Militärbehörde anheimgestellt bleiben in welchem Zustande sich die Gewehre solcher Transporte während der Fahrt auf der Eisenbahn befinden sollen.

e. Instructionen der Beamten und Diener.

§. 14. Diese Instructionen, mit denen die zur Besorgung des Bahnbetriebes anzustellenden Beamten und Diener (§. 3) versehen sein müssen, haben in jedem Bahnhofe und auf jeder Aufnahmsstation zu jedermanns Einsicht bereit zu liegen.

§. 15. Die Angestellten einer Bahnunternehmung, welche mit dem Publikum verkehren, haben demselben stets mit Anstand und Bescheidenheit zu begegnen.

Sowohl jene, welche zur Bewachung der Bahn berufen sind, als auch die zum Verkehre mit dem Publikum Bestimmten, haben den Dienst jederzeit in der Dienstkleidun oder mit einem besonderen Abzeichen versehen, zu verrichte

f. Betriebstörungen und Unglücksfälle.

§. 16. Wenn durch Elementarereignisse oder sonst außerordentliche Vorkommnisse die Regelmäßigkeit des V kehres gestört, oder der Verkehr gänzlich unterbrochen w haben die Betriebsdirectionen dafür zu sorgen, daß mit zulässigsten Beschleunigung die gehörigen Mittel ergr und die entsprechenden Anstalten getroffen werden, welch eignet sind, die Ursache der Störung oder Unterbrechun *beseitigen*, und die möglichste Abkürzung der Störung *Unterbrechung* zu erzielen.

Sind bei derlei Vorkommenheiten die Umstände von der Art, daß die Beförderung der Post und der Reisenden streckenweise auf der Bahn nicht ausführbar ist, so haben die Betriebsdirectionen nach Thunlichkeit für die anderweitige Beförderung der Post und der Reisenden Sorge zu tragen.

Inwieferne in einem solchen Falle eine Zurückzahlung des erlegten Fahrpreises stattzufinden, und wer die Kosten der Weiterbeförderung zu tragen habe, ist nach den Aufnahmsbestimmungen und nach den Vorschriften dieses Gesetzes über die Haftung der Betriebsunternehmungen zu beurtheilen.

§. 17. Die Betriebsunternehmungen und Directionen sind verpflichtet, alle Mittel, welche Erfahrung und Wissenschaft an die Hand geben, bei dem Betriebe anzuwenden, um Unglücksfälle zu verhüten und denselben vorzubeugen.

Künftig ist jedem Arbeitszuge zur Unterbringung der Arbeiter ein Wagen dritter Classe beizugeben, und den Arbeitern das Verweilen auf den Lowries während der Fahrt durchaus nicht zu gestatten. (GJ. 31. Juli 1862, Z. 826.)

Die Verwaltungen werden dringend aufgefordert, mit der unnachsichtlichsten Strenge gegen Jeden vorzugehen, der sich ohne Noth, sei es aus übelverstandenem Diensteifer oder aus Bravour, einer Gefahr aussetzen sollte. Das An- und Abkuppeln vor dem gänzlichen Stillstande der Wagen, das Ueberschreiten von Geleisen unmittelbar vor verkehrenden Zügen oder Zugtheilen, das Aufspringen auf die Maschinen oder Wagen und das Abspringen von denselben während des Zustandes der Bewegung, das nicht absolut nothwendige Betreten der Laufbretter, das Durchkriechen unter den Wagen u. dgl. wolle demnach nach Einmaliger fruchtloser Warnung, auch wenn keine nachtheilige Folge eingetreten ist, mit der Dienstesentlassung bestraft werden. Gegen Beamte, welche derlei gefährliche, einen unverantwortlichen Leichtsinn zeigende Handlungen dulden, ist ebenfalls mit den strengsten Strafen vorzugehen, weil in der That eine Abminderung in der Zahl solcher Unfälle nicht früher zu erwarten ist, als bis die Beamten ihrer aufhabenden ernsten Pflichten in dieser Richtung sich vollständig bewußt sind, und, wo das Pflichtgefühl etwa nachlassen wollte, durch die Furcht vor Strafen in Athem erhalten werden. Ueber das dießfalls Verfügte wird die Anzeige gewärtigt. (GJ. 17. Aug. 1869, Z. 2439, CB. 1869 : 34.)

Um dem, ungeachtet aller bisherigen Einleitungen, fort und fort so häufig vorkommenden Verunglücken von Bahnbediensteten Einhalt zu thun, würde es sich empfehlen, die zur Wahrung der persönlichen Sicherheit des Personales bestehenden Bestimmungen aus den Instructionen, und die dießfälligen speciellen Weisungen in einem kurzen Auszuge zusammenzufassen, in allen Casernen zu affichiren, das betreffende Personale mit dieser Zusammenstellung zu betheilen und durch vorzunehmende periodische Prüfungen sich zu überzeugen, ob das Personale von den gesammten Vorschriften eine geläufige Kenntniß hat. (GJ. 27. April 1873, Z. 3603, CB. 1873 : 53.)

Die Anzahl der auf *Eisenbahnen* sich ereignenden Verunglückungen von *Menschen erreicht alljährlich eine* sehr bedeutende Höhe und ist *insbesondere in neuerer Zeit in* bedenkenerregendem Maße gestiegen.

Mit dem Erlasse vom 6. Juli 1873, Z. 23462, habe ich an die Bahnverwaltungen die dringende Aufforderung gerichtet, den unterstehenden Organen die genaueste Befolgung der die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahndienstes betreffenden Vorschriften einzuschärfen und für die strengste Ueberwachung der Bahn und ihrer Bediensteten Sorge zu tragen.

Die Unfälle und sonstigen Vorkommnisse, welcher seither auf vielen Bahnen eingetreten sind, und zum Theile von sehr traurigen Folgen begleitet waren, haben leider gezeigt, daß die Erinnerung nicht von dem erwünschten Erfolge begleitet war.

Viele Vorfälle lassen sich geradezu auf mangelnde Aufsicht und zwar nicht nur seitens der damit unmittelbar betrauten Organe, sondern auch seitens der Centralverwaltungen selbst zurückführen, indem es sonst nicht geschehen könnte, daß am Sitze derselben Mißbräuche einreißen und ungeahndet bleiben, obwohl sie die Sicherheit des Betriebes auf das Höchste gefährden.

Das so sehr verpönte Gehen und Verweilen innerhalb der Bahngeleise, das leichtsinnige Gebahren beim Verschieben der Wagen in den Stationen und die ungenügende Ueberwachung der Bahnübergänge fordern noch immer viele Opfer.

Mangelhafte Instandhaltung der Bahn und der Fahrbetriebsmittel verursachen auf einzelnen Bahnen zahlreiche Verkehrsstörungen und läßt insbesondere das häufige Schadhaftwerden der Maschinen auf eine ungenügende Leitung und Ueberwachung der Werkstätten schließen.

Die nicht minder zahlreichen Entgleisungen in den Weichen lassen sich nur durch oftmalige und sorgfältige Untersuchung der Weichenvorrichtungen seitens der hiezu berufenen Organe hintanhalten.

Im Weiteren gelangen auch viele Klagen des reisenden Publikums über nicht entsprechende Behandlung auf einzelnen Bahnen zu meiner Kenntniß.

So wird darüber Beschwerde geführt, daß Wartesäle und Cassen häufig nicht zur regelmäßigen Zeit geöffnet werden, und daß bei den Personenzügen die Reisenden oft ohne zwingende Nothwendigkeit in den Coupés zusammengepfercht werden.

Ich sehe mich demnach veranlaßt, den Verwaltungen nochmals die sorgfältigste Ueberwachung des Personals aufzutragen; ich bemerke, daß ich die Generalinspection gleichzeitig anweise, bei vorkommenden Unfällen Verspätungen u. dgl. stets genau zu erheben, ob und in welcher Weise die Aufsicht seitens der Vorgesetzten gehandhabt worden ist. Gegen jene, welche sich hiebei eine Vernachlässigung der pflichtmäßigen Obsorge schuldig gemacht haben, wird ohne Unterschied des Ranges mit aller Strenge des Gesetzes vorgegangen werden.

Die Bediensteten, welche mit dem Publikum in Berührung kommen, haben sich stets gegenwärtig zu halten, daß sie selbst bei ungerechtfertigten Anforderungen, zu einem bescheidenen und höflichen, wenn auch entschiedenen Benehmen verpflichtet sind.

Ich fordere die Verwaltungen auf, im Sinne des Erlasses vom 6. Juli 1873, Z. 23462, in der Folge nach Ablauf jedes Solarquartales binnen längstens 14 Tagen den Bericht über die gemachten Wahrnehmungen im Wege der Generalinspection vorzulegen. (HM. 7. Nov. 1873, Z. 37323, CB. 1873 : 129.)

Es mehren sich in neuester Zeit jene Unglücksfälle, in welchen Bahnbedienstete beim Verschieben der Fuhrwerke mittelst Menschenkräften zwischen den Stoßballen beschädigt oder getödtet werden. Es sind dies zumeist Leute, welche nicht häufig beim Verschubdienste in Verwendung stehen, daher angenommen werden kann, daß deren Verunglückung hauptsächlich dadurch hervorgerufen wird, daß dieselben über die Gefahren, von

lchen sie bei derlei Arbeitsleistungen bedroht werden, nicht genügend iterrichtet wurden, somit die gebotene Vorsicht außer Acht lassen, und ßdem auch nicht die erforderliche Anstelligkeit besitzen.

Aus diesen Ursachen erscheint es aber um so dringender geboten, ß die mit der Einleitung und Ueberwachung solcher Verschiebungen trauten Bediensteten es an der nöthigen Sorgfalt und Achtsamkeit nicht hlen lassen.

Da aber hieraus zu entnehmen ist, daß die dießfalls bestehenden icherheitsvorschriften nicht gehörig beobachtet werden, so sieht sich die fertigte Generalinspection veranlaßt, die Verwaltungen dringendst aufzufordern, dießbezüglich ohne Verzug die weiters geeigneten, strengsten eisungen zu geben, dieselben auch zeitweise zu wiederholen, die schärfste ebrwachung einzuleiten, und diesem wichtigen Gegenstande selbst die llste Aufmerksamkeit zuzuwenden, sodaß es endlich gelinge, derlei traurige orkommnisse hintanzuhalten.

Von den dießfälligen Verfügungen wolle hieher Anzeige erstattet erden. (GJ. v. 3. Juni 1874, Z. 3932, CB. 1874 : 63.)

Anläßlich eines Falles, daß gelegentlich einer unternommenen Spazierhrt mit einem Rollwagen die Gattin eines Bahnbediensteten ihren Tod nd, sieht man sich veranlaßt, Angesichts des bedauerlichen Vorfalles die erwaltungen aufzufordern, den Gebrauch von Rollwagen zu Privatecken auf das Strengste zu untersagen, und allen Bediensteten die über n Zweck und die Verwendung der Bahnwagen bestehenden Vorschriften neut in Erinnerung zu bringen.

Aus gleichem Anlasse werden die Verwaltungen aufgefordert, mit zug auf die Erlässe Z. 756 ex 1872 und 3600 ex 1873, betreffend das treten der Bahnhofräume und Stationsplätze durch Bedienstete und re Angehörigen, sowie Hinausgabe und Prüfung über die Vorschriften r Wahrung der persönlichen Sicherheit, einestheils die dießfalls behenden Anordnungen zur strengsten Darnachachtung in Erinnerung zu ingen, anderntheils sich nachweislich die Ueberzeugung zu verschaffen, die besagten Prüfungen durch die betreffenden Organe auch wirklich rgenommen werden. — Der Vollzug dieser Anordnungen wolle zur ortigen Kenntniß gebracht werden. (GJ. 17. Juli 1875, Z. 7346, B. 1875 : 125.)

Ein in jüngster Zeit in Deutschland vorgekommener größerer Eisenhnunfall, hervorgerufen durch unrichtige Weichenstellung, lenkt im höhten Maße die Aufmerksamkeit auf jene Einrichtungen der Neuzeit, lche bei dem immer dichter werdenden und mit einer noch wachsenden hnelligkeit durchzuführenden Verkehr eine größere Gewähr für die htige Stellung und sichere Befahrung von Bahnweichen bieten, als wie lche mittelst Einzelbedienung durch Weichensteller unter Umständen zu reichen ist.

Diese Einrichtungen, wie: Centralweichenstellvorrichtungen, Weichenrriegelungen u. dgl. m. in Verbindung mit optischen Signalen, sind f fremdländigen Bahnen in der That schon seit längerer Zeit in Anndung und gegenwärtig in immer größerer Verbreitung begriffen, sgleichen auch auf den von der Löblichen administrirten Bahnnetze, nngleich nur vereinzelt, erfreulicherweise bereits eingeführt worden.

Ich nehme deßhalb Veranlassung die Löbliche unter voller Anerkennung r bisher einschlägigen Leistungen, aufzufordern, die Anbringung von lchen Einrichtungen, welche die Sicherheit für die Durchfahrt bezw. Einb Ausfahrt, aller, insbesondere aber der schnellfahrenden personenführen Züge, auf Stationen, wesentlich zu erhöhen geeignet erscheinen, nicht s dem Auge zu *verlieren und überhaupt* eine größere Ausbreitung der*ben in Erwägung zu ziehen. (GJ. 10.* Juni 1882, Z. 7641.)

§. 18. Sollte sich dessenungeachtet ein Unglücksfall ereignen, so sind alle Angestellten der Bahn unter strenger Verantwortung verpflichtet, den Verunglückten nach Möglichkeit die nöthige Hilfe angedeihen zu lassen und alle Mittel anzuwenden, um dem erfolgten Uebel und dessen weiterer Verbreitung möglichst Einhalt zu thun.

Die Verschiedenheit der Ansichten, welche sich aus Anlaß einer Verhandlung wegen Einführung ärztlicher Rettungskästen auf den Privateisenbahnen gezeigt haben, führt die Nothwendigkeit herbei, auch über die Einleitungen, welche zu treffen, und die Geräthe, welche in Bereitschaft zu halten sind, um bei eintretenden Unglücksfällen schleunige und zweckmäßige Hilfe leisten zu können, eine allgemeine Bestimmung zu treffen und die Privat-Eisenbahnunternehmungen zu ihrer Anschaffung zu verhalten.

In dieser Hinsicht findet die vereinigte Hofkanzlei im Einvernehmen mit dem Hofkammer-Präsidium folgendes zu bestimmen:

1. Müssen für einen jeden bedeutenderen Stationsplatz folgende allernothwendigsten Hilfsmittel beigeschafft und daselbst in einem eigenen Locale bereit gehalten werden, nämlich:

A. Labungsmittel,
B. Verbandmittel gegen erlittene Verbrennungen und Verbrühungen,
C. Chirurgische Instrumente, Bandagen und mechanische Vorrichtungen.

Ad A. Als Labungsmittel sind erforderlich: reines, kaltes Wasser, aromatischer (Reiber-) Essig und Hirschhorngeist.

Ad B. Zu den Verbandmitteln gehören: Watta, Brandsalbe aus Leinöl und Bleiessig.

Ad C. An mechanischen Vorrichtungen, chirurgischen Instrumenten und Bandagen sind erforderlich:

eine Tragbahre zum Transport der Schwerverletzten,
zwei tragbare Wassergefäße,
zwei große Lavoirs von lackirtem Bleche,
zwei große Badeschwämme,
einige Handtücher.
Feuerzeug, ein Wachsstock, zwei Leuchter mit Stearinlichtern, eine Laterne.

Ein chirurgisches Besteck, enthaltend:
eine gerade Scheere,
ein starkes Scalpell,
eine Kornzange,
ein Pisturi,
zwei Aderlaßlancetten,
eine Aderlaßbinde,
zwei Sperrpincetten,
eine geöhrte Kopfsonde von Pakfong,
eine Meiselsonde von Pakfong.
ein Rasirmesser,
eine Belloq'sche Röhre von Pakfong,
mehrere Heft- und Unterbindungsnadeln mit den dazu gehörigen Fäden.

Ein tragbarer Lederkasten oder ein wasserdichter Sack mit Verbandstücken, enthaltend:
eine Elle gestrichenes Heftpflaster in einer Blechbüchse,

in Pfund blutstillenden Eisenschwamm,
wei Pfund Charpie,
wei größere und zwei kleinere Apparate zum ersten Verbande bei
enbrüchen an den Extremitäten, enthaltend die nöthigen Schienen,
ressen, Binden, Bändchen und Strohladen,
echs Stück Servietten zum Verbande,
echs Stück Handtücher zum Verbande, à 3 Ellen lang und 1/2 Elle breit,
wei Häckerlingpolster, à 3/4 Elle lang und 1/2 Elle breit,
ie nöthigen Compressen, und zwar mindestens vier große, vier mitt-
nd vier kleine,
Zirkelbinden, zum Verbande bei Rippenbrüchen u. s. w., und zwar
Stück à 30 Ellen von 3 Zoll Breite und zwei Stück von 2 Zoll
e,
inen kleinen Strähn starken ungebleichten Flachszwirn, einige Näh-
n und einen Brief Stecknadeln, endlich
wei Schrauben und zwei Knebeltourniquets.

:. Bei einem jeden die Personen befördernden Train müssen über-
folgende Mittel und Nothapparate unter Verwahrung der Conduc-
mitgeführt werden, nämlich:
ie nöthigsten Labungsmittel: Radicalessig, Salmiakgeist, eine Brand-
albe;
ie unentbehrlichsten Bandagen und Binden;
ie unentbehrlichsten chirurgischen Instrumente;
nehrere Tourniquets;
lutstillender Eisenschwamm, Charpie und Leinenzeug;
Waschschwämme und lederne Lavoirs;
ine Anzahl Traggurten;
Wachsstöcke und Fackeln.

. Um sich für einen Unglücksfall des geeigneten Personales zu ver-
n, welches den Verunglückten schleunige und zweckmäßige Hilfe zu
im Stande ist, sind die Bahnunternehmungen verpflichtet, ihre
onducteure durch einen praktischen Wundarzt über den Gebrauch der
n Rettungskästen enthaltenen Geräthe und Labungsmittel unterrichten
ssen.

. Die Bezeichnung der bedeutenderen Stationsplätze, in welchen die
genannten größeren Apparate in Bereitschaft gehalten werden sollen,
die Ueberwachung der erwähnten Rettungsapparate und der Aus-
ng derselben bleibt derjenigen Polizeibehörde vorbehalten, welcher die
ung der Bahnpolizeiaufsicht seiner Zeit übertragen werden wird.

Uebrigens wird gestattet, daß bei jenen Eisenbahnstationen, wo sich
s Rettungskästen befinden, jedoch nicht mit allen den oben ad 1 und
eichneten Requisiten ausgerüstet sind, die noch fehlenden, jedoch noth-
igen Bestandtheile durch andere ergänzt werden können, daher die
vendigkeit nicht eintrete, die etwa vorhandenen, nicht vollständigen
ngskästen gleich jetzt durch ganz neue ersetzen zu lassen. (Hffd.
t. 1847, Z. 32471.)

Das k. und k. Reichs-Kriegsministerium hat, von der ganz besonders
nen Absicht geleitet, bei Eisenbahnunfällen den Verwundeten in aus-
er und rascher Weise Hilfe zu schaffen, das Ersuchen gestellt, daß
Eisenbahnunfällen auch die nächstgelegene Militär-Territorialbehörde
s des betreffenden Eisenbahn-Stationsvorstandes telegraphisch ver-
igt werde, um die Disponirung von Aerzten und Hilfsmitteln nach
Unfallsorte sogleich verfügen zu können.

Ebenso soll auch das k. und k. Reichs-Kriegsministerium im tele-
phischen Wege *verständigt werden, um allenfalls* nöthige ergänzende
dnungen zu treffen, indem nach der Lage der Unfallsstelle möglicher

Weise am raschesten eine ausgiebige Hilfe von der Centralstelle aus gebracht zu werden vermag,

Die Verwaltung wird in Folge dessen aufgefordert, die betreffenden Bahnorgane anzuweisen, daß sie bei Bahnunfällen, wenn Verletzungen von Menschen in größerer Anzahl vorkommen und die bahnseitig zu schaffende Hilfe nicht vollkommen ausreicht, insbesondere auch dann, wenn sich unter den Beschädigten Mitglieder des Heeres befinden, die nächstgelegene Militär-Territorialbehörde, sowie das k. und k. Reichs-Kriegsministerium unter Angabe der wesentlichen Daten telegraphisch in Kenntniß zu setzen (HM. 5. Jän. 1876, Z. 33135, CB. 1876:6.)

g. Haftung.

§. 19. Die Betriebsunternehmungen haften für die durch eigenes, oder durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen und Sachen zugefügten Beschädigungen:

1. im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeit und nach den über diese Haftung bestehenden besonderen gesetzlichen Anordnungen;

2. in Ermanglung solcher nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über Schadenersatz.

§. 20. Die Betriebsunternehmungen haften für die Herstellung und Erhaltung aller Anlagen, welche nach dem Erkenntnisse der competenten politischen Behörde an Wegen, Brücken, Durchlässen, Ueberfahrten, Einfriedungen 2c. oder sonstigen Bauten durch die Anlage und den Betrieb der Bahn nothwendig geworden sind.

h. Beschaffenheit der Locomotive.

§. 21. Die auf Eisenbahnen zu verwendenden Locomotiven dürfen erst dann in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie der technisch-polizeilichen Prüfung von einer aus Beamten der Generalinspection (§. 75), der Sicherheitsbehörde und eines von der letzteren beizuziehenden Technikers bestehenden Commission unterworfen, und in Folge dieser Prüfung für zulässig befunden worden sind. Ueberhaupt ist sich an die allgemeinen jeweiligen Sicherheitsbestimmungen zu halten.

Nach §. 21 der EBO. dürfen die auf Eisenbahnen zu verwendenden Locomotiven erst dann in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie der technisch-polizeilichen Prüfung von einer aus Beamten der Generalinspection, der Sicherheitsbehörde und eines von der letzteren beizuziehenden Technikers bestehenden Commission unterworfen und in Folge dieser Prüfung für zulässig befunden worden sind. Die hier vorgeschriebene Prüfung ist eigentlich eine auf der Bahn selbst vorzunehmende *Verwendungsprobe*, bei welcher es Aufgabe der Commission sein wird, *zu untersuchen, ob der Bau der Locomotive die gefahrlose Befahrung der Bahn, für welche sie bestimmt ist, gestatte, zu erheben, ob nicht einzelne für die Sicherheit nothwendig erkannte Bestandtheile*

z fehlen und ſo fort. Dagegen erwähnt der §. 21 der Eiſenbahn-
ebsordnung die ohnehin anderweitig beſtehende Vorſchrift der Keſſel-
en nicht insbeſondere, ſondern ſetzt vielmehr voraus, daß die ge-
h vorgeſchriebene Keſſelprobe bereits ordnungsmäßig vollzogen und
Certificat über die an dem noch nackten Keſſel in der Fabrik voll-
te Keſſelprobe vorhanden ſei. Hienach wird auch die im Sinne des
1 der Eiſenbahnbetriebsordnung zuſammentretende Prüfungscom-
on ſich vor Vornahme der Verwendungsprüfung das Keſſelproben-
ficat des in Rede ſtehenden Locomotivkeſſels vorlegen zu laſſen und
Commiſſionsprotokolle dieß zu bemerken haben. Der
mmentritt der im §. 21 der Eiſenbahnbetriebsordnung beſtellten
miſſion wird jedesmal erforderlich ſein, ſo oft eine neue Locomotive
iner Bahnſtrecke des Reiches in Verwendung kommen ſoll. Die Be-
sdirection der fraglichen Eiſenbahnſtrecke, gleichviel, ob die Direction
landesfürſtliche oder Privateiſenbahndirection iſt, wird in einem
n Falle ſich an die Statthalterei um Delegirung eines Abgeordneten,
des von der politiſchen Behörde zu wählenden Technikers wenden und
dafür ſorgen, daß der als Commiſſionsglied zu fungiren habende
nte der Generalinſpection rechtzeitig von dem Commiſſionstage ver-
iget werde. (HM. 7. Juli 1852, Z. 13613, im Einvernehmen mit
Min. d. Inn., HVB. Nr. 29.)

Die Commiſſion, welcher in jedem Kronlande nach §. 21 der Betriebs-
ung und dem Erlaſſe vom 7. Juli 1852, Z. 13613, die Prüfung der
motive anvertraut iſt, darf die Bewilligung zur Benützung der Maſchi-
nach vorausgegangener Unterſuchung durch Ausfertigung eines Pare
Commiſſionsprotokolles und deſſen Ausfolgung an die betreffende Bahn-
tion ohne höhere Anfrage ertheilen. Eine Ausnahme davon hat nur
einzutreten, wenn die Commiſſionsglieder ſich über die Frage der Zu-
keit der Maſchinenbenützung nicht zu einigen vermögen, oder im Falle
Berufung der durch den Ausſpruch der Commiſſion ſich verkürzt wähnen-
Bahndirection, in welchen beiden Fällen das Prüfungsreſultat an das
delsminiſterium behufs der weiteren Entſcheidung zu leiten ſein wird.
em Miniſterium iſt auch das Original-Commiſſionsprotokoll ſammt
allfälligen, zur Evidenzhaltung des vollzogenen Prüfungsactes noch
ichen Documenten, behufs der Aufbewahrung vorzulegen. Uebrigens
eht man ſich, daß von der betreffenden Commiſſion bei der Unter-
ng der einzelnen Maſchinen und deren Beſtandtheile mit der größten
cht und Genauigkeit vorgegangen und ſo die erforderlichen Rückſichten
die körperliche Sicherheit der Reiſenden zureichend gewahrt werden.
. einverſtändl. mit Min. d. J. u. oberſt. Polizeibehörde, 17. März
, Z. 3290, HMVB. Nr. 26.)

Man findet ſich beſtimmt, an die Verwaltungen mit Beziehung auf
Handelsminiſterialerlaß vom 26. Jänner 1862, Z. 116|16, mit welchem
Maximalgeſchwindigkeit von 10 Meilen per Stunde auf den öſter-
iſchen Eiſenbahnen (ſelbſtverſtändlich nach Maßgabe der Ver-
tniſſe der betreffenden Bahnſtrecken und der Fahr-
:iebsmittel) geſtattet wurde, die Aufforderung zu richten, unter
ger eigner Verantwortung dafür Sorge zu tragen, daß für die mit
r erhöhten Geſchwindigkeit verkehrenden Züge nur ſolche Maſchinen
endet werden, welche mit Rückſicht auf ihre Conſtruction volle Beruhi-
g über die Zuläſſigkeit und Gefahrloſigkeit der ſchnelleren Bewegung
ihren. (HM. 26. Auguſt 1865, Z. 9854/1071, CB. 1865:38.)

In jenen Fällen, wo eine *geringe Fahrgeſchwindigkeit* ſtattfindet, näm-
bei *Schotter- und Materialzügen für* den Neubau von Eiſenbahnen,
Werksbahnen, ferner beim Rangierdienſt in den Stationen ꝛc. iſt die

Benützung von vierrädrigen Maschinen statthaft, jedoch sind die Maschinen, welche für den öffentlichen, fahrplanmäßigen Personen= und Lastzugsverkehr verwendet werden sollen, nach §. 21 der Eisenbahnbetriebsordnung bekanntlich einer technisch polizeilichen Prüfung zu unterziehen, und könnte hiebei für vierrädrige Maschinen die Benützungsbewilligung aus Sicherheitsrücksichten nicht ertheilt werden, indem die fahrplanmäßigen Züge mit einer größeren Fahrgeschwindigkeit d. i. mit mehr als 2 Meilen in der Stunde verkehren, Achsbrüche aber selbst bei Locomotiven leider nicht selten vorzukommen pflegen. Wenn nun die vordere Achse einer vierrädrigen Zugmaschine bricht, so stemmen sich die Dampfcylinder, oder der Brustbaum oder andere Maschinentheile gegen die Sleepers, und es wird ein momentaner Stillstand der Maschine bewirkt, wodurch die nachfolgenden Wägen entweder entgleisen oder in Folge des Nachschubes zertrümmert werden. (GJ. 15. Februar 1869, Z. 255, CB. 1869:17.)

Für die Prüfung von Lastzugslocomotiven mit 6 gekuppelten Rädern ist eine Geschwindigkeit von 6 Meilen per Stunde genügend, um über den entsprechend ruhigen Gang die nöthigen Beobachtungen zu machen, jedoch darf, wenn im Nothfalle eine derlei Maschine zur Beförderung eines Personen= oder Eilzuges verwendet werden sollte, obige Geschwindigkeit von 6 Meilen in keinem Falle überschritten werden, wofür das Maschinen= und Zugleitungspersonale bei strenger Strafe verantwortlich zu machen ist. (G. J. 17. April 1869, CB. 1869:42.)

Es hat sich herausgestellt, daß die gewöhnliche Maschengröße an den Funkensieben wohl beim Gebrauche der Schwarzkohle entspricht, daß jedoch für die Braunkohle und andere leichte Kohlengattungen nur sehr kleine Maschen von (3×5) = 15 Quadratmillimeter bis (3×6) = 18 Quadratmillimeter den Funkenfang genügsam verhindern. Die Bahnverwaltungen werden aufgefordert, durch ihre Organe eine strenge Ueberwachung in der Richtung eintreten zu lassen, daß bei den Funkensieben auch immer diese verkleinerte Maschengröße vorhanden sei und diese nicht etwa durch Verbrennen der Siebdrähte und durch Zerreißen derselben beim Reinigen wieder in gefährlicher Weise vergrößert werden. Ferner sollen die Locomotivführer ausdrücklich dafür verantwortlich gemacht werden, ein Schadhaftwerden der Siebe sogleich an betreffender Stelle anzuzeigen und auch insbesondere die Schuberstücke der Siebe nach erfolgter Reinigung der letzteren zuverlässig wieder einzuschieben. Nicht minder ist auf eine entsprechende Versicherung der Aschenkästen hinzuwirken, um insbesondere bei den Zügen mit großer Geschwindigkeit und bei stürmischem Wetter ein Verstreuen glühender Kohlenstücke zu verhindern. (GJ. 1. October 1872, CB. 1872:77.)

Nachdem es das Dienstesinteresse erheischt, von allen Fällen des Untauglichwerdens von Locomotiven während der Fahrt und beim Verschieben in den Stationen Kenntniß zu erlangen, wird die Geehrte aufgefordert, zu veranlassen, daß jeder solche Fall, insoferne es nicht ohnehin bereits geschieht, verläßlich im telegraphischen Wege anher angezeigt werde. (GJ. 28. März 1874, Z. 2129, CB. 1874:34.)

Die Verwaltungen werden aufgefordert, den dortseitigen betreffenden Organen die genaue Befolgung des h. o. Erl. vom 28. März 1874, Z. 2129 einzuschärfen und zu veranlassen, daß bei den dießfälligen telegraphischen Anzeigen stets auch die Ursache des Untauglichwerdens in kurzen, vollkommen verständlichen Schlagworten anzugeben sein wird. (GJ. 26. Dec. 1874, Z. 11931, CB. 1875:13.)

Die Generalinspection hat Ermächtigung erhalten, in Hinkunft im Falle von Maßdifferenzen gegenüber dem Profile des Vereins deutscher

ahnverwaltungen bei Locomotiven für Secundärzüge und insbeſon= auch für die Verwendung vierrädriger Maſchinen auf Localbahnen ecundärbetrieb die Benützungsbewilligung im eigenen Wirkungskreiſe theilen. (GJ. 18. Dec. 1880, Z. 37685, CB. 1881:1.)

Die eingehende Prüfung der Conſtructionsverhältniſſe jener Maſchinen, e namentlich während der Sommerperiode, wegen nicht ausreichender ihl der vorhandenen Schnellzugsmaſchinen zur Beförderung ſchnell ver= nder Züge in Verwendung kommen, zeigt, daß dieſe Maſchinen in ructiver Hinſicht keineswegs im vollen Maße jenen Anforderungen prechen, welche im Intereſſe der Verkehrsſicherheit an dieſelben erfah= gsgemäß geſtellt werden müſſen. Die Geehrte wird daher aufgefordert, die Beſchaffung einer entſprechenden Anzahl von Locomotiven zu ſorgen, che den dort jeweilig in Betracht kommenden größten Fahrgeſchwindig- ten entſprechen. (GJ. 23. Dec. 1881, Z. 16320, II.)

Es iſt wiederholt vorgekommen, daß zur Beförderung von Zügen ſolche comotiven in Verwendung genommen worden ſind, welcher ihrer Con= uction nach für die bei der Fahrt in Anwendung gebrachte größte Fahr= ſchwindigkeit nicht vollkommen geeignet waren.

Nachdem es keinem Zweifel unterliegen kann, daß ein ſolcher Vorgang eeignet iſt, die Sicherheit des Verkehrs erheblich zu beeinträchtigen, ſo ieht ſich die Generalinſpection veranlaßt, die Aufmerkſamkeit der Verwal= ung auf dieſen wichtigen Gegenſtand zu lenken, und dieſelbe aufzufordern, die dortſeits in dieſer Hinſicht beſtehenden Verhältniſſe der eindringlichen Prüfung zu unterziehen und erforderlichen Falles die geeigneten Ver= fügungen zu treffen.

Es muß in erſter Linie der Einſicht der Verwaltung überlaſſen bleiben, unter eigener Verantwortlichkeit und in Berückſichtigung aller hie= bei in Betracht kommenden Verhältniſſe für die bei derſelben jeweilig in Verwendung befindlichen Kategorien von Locomotiven jene Maximal= geſchwindigkeiten feſtzuſtellen, welche beim Zugsdienſte unter keinen Um= ſtänden überſchritten werden dürfen, und weiters auch durch Hinausgabe entſprechender Dienſtvorſchriften dafür Sorge zu tragen, daß dieſe Maximal= geſchwindigkeiten unter keinen Umſtänden überſchritten werden.

Es wird hier jedoch insbeſondere auf jene Fälle hingewieſen, in denen bei eintretender Untauglichkeit von Schnellzugs= oder Perſonenzugslocomo= tiven ſolche Maſchinen zur Weiterbeförderung der betreffenden Züge ver= wendet werden müſſen, und welche daher unter Einhaltung der Fahrzeiten von Schnell= oder Perſonenzügen nicht ohne Gefahr verwendet werden könnten.

Um daraus erwachſende Nachtheile für die Sicherheit des Perſonen= verkehrs abzuwenden, iſt es erforderlich, die dießfalls einzuhaltenden Ge= ſchwindigkeitsgrenzen mit Rückſicht auf die ausnahmsweiſe zu derartigen Dienſtleiſtungen berufenen Locomotivgattungen zu beſtimmen und in einer für die Betriebsorgane und hauptſächlich für die Locomotivführer leicht faßlichen Weiſe klar zu ſtellen.

Die Verwaltungen werden daher aufgefordert Sorge zu tragen, daß dem Anhange, der ſchon derzeit in Kraft befindlichen Fahrordnungsbücher eine Tabelle angefügt werde, welche für die hier in Betracht kommenden Locomotivgattungen die von Station zu Station ausgemittelten Fahr= zeiten nach Zugsarten und Richtungen zu erhalten hat.

Dieſe Fahrzeitentabelle, welche auf Grund der den betreffenden Loco= motivgattungen eigenthümlichen Conſtructionsverhältniſſe und mit Rückſicht auf die dießbezüglich mit dieſen Locomotiven gemachten Erfahrungen auf= zuſtellen iſt, wird unter *Beigabe der für jede* Locomotivgattung eventuel nach *Strecken als zuläſſig erkannten* Geſchwindigkeitsgrenze zur hierörtlichen *Kenntniß zu bringen* ſein.

Bei diesem Anlasse kann die Generalinspection nicht umhin, den Verwaltungen die Anwendung von erprobten Vorrichtungen, welche dem für die Betriebssicherheit so gefährlichen Schlingern der Maschinen erfolgreich entgegen wirken, im Allgemeinen, insbesondere aber für Schnellzugslocomotiven neuerlich dringend zu empfehlen. (HM. 28. Dec. 1881, Z. 15040, CB. 1882 : 2.)

Aus Anlaß vorgekommener Fälle werden die Verwaltungen im Sinne der einschlägigen Gesetze, Verordnungen und Instructionen aufgefordert:

1. Strengstens dafür zu sorgen, daß Ueberlastungen der Sicherheitsventile der Locomotiven hintangehalten werden.

2. Alle zweckdienlichen Maßregeln zu ergreifen, und dieselben präcise zu überwachen, daß die continuirlichen Bremsen — wo solche vorhanden sind — in vollkommenstem Stand, namentlich in Bezug der Luftleitungen, und die Stellung der Bremsklötze gehalten werden; ferner daß die Intercommunicationssignale und die Zugsleine zu jeder Zeit leicht functioniren und deren Bewegung nirgends gehemmt ist.

3. Darüber mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu wachen, daß das Zugsbegleitungspersonal, auch bei Zügen mit continuirlichen Bremsen, nach erhaltenem Bremssignale sofort bereit ist, die ihm zugewiesenen Handbremsen zu bedienen, und zu verhindern, daß das Zugspersonal sich auf Wagen mit Bremsplateaux statt auf denselben im Innern der mit diesen Plateaux communicirenden Wagenräumen aufhält. (GJ. 22. Mai 1883, Z. 6809, II, CB. 1883 : 63.)

Jene Auslagen, welche in Folge der durch §. 21 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. Jänner 1851 vorgeschriebenen Theilnahme eines Beamten der Sicherheitsbehörde und eines von der Letzteren beizuziehenden Technikers an diesen Locomotivprüfungen erwachsen, sind seitens der betreffenden Eisenbahnverwaltung an die betheiligte politische Behörde zu refundiren. (HM. 3. Juni 1884, Z. 15497, CB. 1884 : 83.)

i. Personen- und Güterwagen.

§. 22. Alle Personenwagen sollen mit entsprechenden Federn und elastischen Puffern versehen sein; dieselben müssen selbst in der mindesten Classe mit Fenstern verwahrt, von Innen ohne große Beschwerde zu eröffnen, jedoch bei Wagen mit Thüren an der Längenseite mit einem doppelten Verschlusse verwahrt sein.

Bei Nacht- oder anderen Fahrten in der Dunkelheit ist das Innere sämmtlicher Personenwaggons angemessen zu beleuchten.

Es ist bereits zweimal, und zwar zuletzt mit dem Wagen Sr. Majestät des Kaisers der Fall vorgekommen, daß die Wagenthüren nebst der gewöhnlichen Sperre auch noch mittelst jenes Schlosses gesperrt wurden, welches bestimmt ist, das Innere des Wagens gegen Betreten und Entwendungen zu sichern, während derselbe in der Remise oder im Freien unbenützt steht.

Es steht jeder Bahnanstalt frei, zu dem letzteren Zwecke entsprechende Sperrvorrichtungen anzubringen. Dieselben dürfen aber während der Fahrt nicht benützt werden, da sie dem §. 22 der Betriebsordnung widersprechen. (GJ. 5. Mai 1868, Z. 1234.)

Ich lade die Verwaltungen ein, jede Verwendung des Mineralöls im *Innern* der Wagen ohne Verzug auszuschließen. (GJ. 14. Juli 1871, *Z. 4480,* CB. 1871 : 57.)

ıdelsministerium hat sich bestimmt gefunden, mit dem Erlaß
tember 1871, Nr. 8060—1995 das Verbot der Verwendung
chen Oelen zur Beleuchtung der Zugsignallaternen aufzuheben.
vird die Geehrte mit dem Beifügen in die Kenntniß gesetzt,
. dießbezügliche Anordnung vom 29. März 1871, Nr. 5862,
hr außer Kraft tritt. (GJ. 14. Sept. 1871, Z. 5438, CB.

re den Verwaltungsrath auf, während der kommenden Winter=
le ausreichende Beheizung der Personenwagen aller Classen
ahme Sorge zu tragen.
der Beheizung der Wägen wird, da die eingeleiteten Versuche
m entsprechenden Resultate geführt haben, verläufig noch dem
Verwaltungsrathes überlassen; es ist jedoch die Beheizung
ise durchzuführen, daß der Zweck einer entsprechenden Er=
Waggons auch wirklich erreicht werde.
ıglichen Einleitungen sind jedoch derart zu treffen, daß die
Apparate längstens bis 15. October zur Benützung bereit
n Anwendung gebracht werden, falls die Temperaturverhält=
ẓwendig machen. (HM. 10. Aug. 1872, Z. 2133, CB. 1872:65.)

valtungen werden aufgefordert, die Veranlassung zu treffen,
:, mittelst welchen Personen befördert werden, in allen Kreu=
Abzweigstationen durch Aufschrifttafeln, auf welchen die Fahrt=
betreffenden Zuges angegeben ist, bezeichnet werden. (GJ
4, Z. 8592, CB. 1874 : 117.)

waltungen werden eingeladen, der entsprechenden Instand=
Heiz= und Beleuchtungsvorrichtungen der Eisenbahnwagen
die pünktlichste Obsorge zu widmen, welche sich auch, nachdem
ngesellschaft in erster Linie für die Sicherheit der Reisenden
pflichtet ist, auf die Heiz= und Beleuchtungsvorrichtungen aller,
ıhn passirenden Wagen einer fremden Bahn, einer Leih= oder
esellschaft zu erstrecken hat, gleichwie dieß rücksichtlich der
andtheile solcher Wagen, als: Räder, Achsen, Lager, Kupp=
Fall ist.
ıdelsministerium hat das Verbot der Verwendung des Brenn=
erlicht" zur inneren Doppelbeleuchtung aufgehoben. (HM.
6, Z. 18597, CB. 1876 : 90.)

valtungen werden eingeladen, Vorsorge zu treffen, daß in der
die Wagendecken der Personenwagen, welche der Einwirkung
ıtze ausgesetzt waren, in angemessener Zeit vor ihrer Ein=
ie Züge mit kaltem Wasser begossen und die Coupés durch
Thüren und Fenster gehörig gelüftet werden. (HM. 4. Mai
59, CB. 1885 : 59.)

e eines seitens einer österreichischen Bahnverwaltung anher
richtes über Versuche mit einem zur Vermeidung des Herab=
fäcalstoffe auf die Bahnkörper an den Aborten angebrachten
übel) sah sich das Handelsministerium veranlaßt, die Frage
htung der Aborte auf Eisenbahnwagen einem neuerlichen, ein=
ıdium zu unterziehen.
ndelsministerium findet sich demnach bestimmt, die geehrte
aufzufordern, die schon mit h. o. Erlasse vom 2. August 1884,
vergl. Centralblatt Nr. 96) aufgetragene Umgestaltung der
Personenwagen nach dem Closetsysteme neuerlich anzuordnen
erfügung auf sämmtliche Aborte der Eisenbahnwagen, wie
Conducteur= (Gepäck=) Wagen befinden, auszudehnen.

Für den zu beschleunigenden Vollzug dieser Verfügung wird der geehrten Verwaltung als äußerste Frist ein Jahr zugestanden, nach dessen Ablauf die Einrichtung des Closetsystems bei allen Wagenaborten durchgeführt sein muß.

Um die Gefahr des Einfrierens der Closets bei strenger Kälte möglichst zu verhindern, sind die Flüssigkeitsbehälter mit schlechten Wärmeleitern zu umgeben.

Bei eintretender kälterer Witterung soll nur vorgewärmtes oder heißes Wasser, resp. eine solche Desinfectionslösung verwendet werden, und ist für eine möglichst oftmalige Füllung resp. Desinfection Sorge zu tragen.

Die Abortschalen und Abfallrohre sollen derart construirt sein, daß bei der Benützung die Spülflüssigkeit und die Fäcalien leicht abfallen können und keine Rückstände bilden.

In cholerafreier Zeit erscheint die Wasserspülung als Reinigungsmittel der Closets ausreichend, hingegen ist während einer Choleraepidemie zur Spülung statt Wasser entweder eine 5perc. Carbolsäurelösung oder eine Auflösung von Quecksilbersublimat im Verhältniß von 1:1000 anzuwenden.

Die Reinhaltung der Wagenaborte und das vorgeschriebene Desinfectionsverfahren ist strengstens zu handhaben und während der kälteren Jahreszeit der Instandhaltung eine größere Obsorge durch das Wagenbedienungs- resp. Aufsichtspersonale zu widmen.

Sollte vor dem Ablaufe der einjährigen Frist, bis zu welcher die Reconstruction sämmtlicher Wagenaborte durchgeführt ist, eine Choleraepidemie eintreten, so dürfen schnellfahrenden, längere Strecken durchfahrenden und den an ausländische Bahnen anschließenden Zügen nur solche Abortwagen beigegeben werden, deren Aborte bereits nach dem Closetsysteme eingerichtet sind. Anderweitige Wagenaborte sind während der Epidemiezeit von der Benützung durch das Publikum auszuschließen.

Von der Mitführung des Eingangs erwähnten Reservoirs ist gänzlich Umgang zu nehmen und wird der geehrten Verwaltung nur aufgetragen, dem Streckenpersonale die Reinigung des Bahnkörpers von Dejecten innerhalb der Stationsplätze und auf Bahnübergängen insbesonders während einer Epidemie strengstens anzuordnen.

Ein Abgehen von den vorstehenden im Einvernehmen mit der obersten Sanitätsbehörde zur Verhütung der Verschleppung ansteckender Krankheiten festgesetzten Verfügungen kann keinesfalls gestattet werden. (HM. 15. Febr. 1886, Z. 4884.)

§. 23. An jedem Güterwagen ist das eigene Gewicht desselben, sowie das Gewicht, mit welchem derselbe beladen werden darf, sichtbar und dauerhaft zu bezeichnen.

§. 24. Außer der nach jeder Fahrt stattfindenden regelmäßigen Untersuchung der Transportwagen sind die Betriebsdirectionen zur periodischen Revision der Transportwagen, wobei auch die Räder und Lager abgenommen werden müssen, verpflichtet und gehalten, hierüber Register zu führen, aus welchen die Zeit der stattgefundenen Revision, der jedesmalige vorgefundene Zustand und die vorgenommenen Reparaturen deutlich ersehen werden können.

Jeder Wagen muß deßhalb mit einer Ordnungszahl bezeichnet sein.

. Januar 1865 ist jeder vorgekommene Achsbruch telegraphisch und hiebei von Fall zu Fall eine Achsenbruchtabelle und nöthigen=chebungsprotokoll beizufügen. (HM. 12. Dec. 1864, Z. 5887, 52.)

:rwaltungen wollen die Einrichtung treffen, daß bei etwaigen, :tigen Bahnlinien sich ereignenden Unfällen wenigstens von den Stationen aus die Absendung eines zur Aufnahme der Ver= jeeigneten, mit den erforderlichen ärztlichen und anderweitigen ı versehenen Hilfszuges jederzeit sogleich nach erfolgter Avi= Unfalles erfolgen könne. (HM. 25. Febr, 1869, Z. 3506, CB.

Wagen, bei welchen die Conducteurs= oder Bremserstehposten ein Geländer gegen das Abstürzen des Bedienungsmannes hin= schützt erscheinen, sind von der Verwendung als Bremswagen s Verkehres eines Zuges auszuschließen. (HM. 4. Aug. 1870, B. 1870 : 70.)

ruction der Wagen. Ich fordere die Verwaltungen auf, ırgen, daß bei Neubestellung von Personenwagen III. Classe ichtung mit Gepäckskörben und Huthältern ausbedungen und)enen Wagen der III. Classe nach und nach mit der erwähn= tung versehen werden. (HM. 26. März 1871, Z. 5756, CB.

ber die Stirnseite von Plateauwagen gespannte Kette bei Steh= :n vermag ein solides Geländer nicht zu ersetzen. (GJ. 10. Juli 357, CB. 1873 : 92.)

)e die Verwaltungen mit Rücksicht auf die durch Achsbrüche be= ehrssicherheit ein, alle Vorkehrungen zu treffen, um durch häufige ste Untersuchung aller Achsen an den Stellen, an denen er= näß die meisten Brüche erfolgen, — welche Untersuchung nöthigen= ıach abgepreßten Rädern im warmem Zustande der Achsen zu väre, und am Eingehendsten bei allen älteren und schwächeren)eschehen hätte, — dem Zunehmen der Fälle von Achsbrüchen ı steuern. (GJ. 11. Juni 1875, Z. 5628, CB. 1875 : 64.)

eglassung der bisher üblichen Nothketten an Wagen und Ten= iegt bei Erfüllung der durch die neuen technischen Vereinbarungen ; deutscher Eisenbahnverwaltungen in §. 153 vorgeschriebenen :n, somit insbesondere, wenn, wie nach Beckers patentirtem ie bisher nicht benützte Kuppel des Nachbarwagens eingehängt n, keinem Anstande. (HM. 21 Jän. 1877, Z. 452, CB.

meinsame Directorenconferenz hat in Angelegenheit der Ein= n einheitlichen Laternenstützen für die Ausschlaglaternen an wagen den Beschluß gefaßt, die sogenannte Vereinsstütze zu ınd deren Anbringung neben den bereits an den Wagen vor= tützen, je nach den Verhältnissen successive durchführen zu lassen. 't zur Kenntniß gekommen, daß schon früher wegen Anbringung chluß= oder sogenannter Stocklaterne eine Einigung in mehr= erzielt worden ist.

fertigte sieht sich veranlaßt, die Verwaltung aufzufordern, die der Bremswagen mit Vereinsstützen möglichst beschleunigen)ie für die ungehinderte Anbringung der Ausschlag= und Stock= orderlichen Vermittlungsstützen, beziehungsweise Vermittlungs= schon jetzt *wenigstens theilweise*, jedenfalls aber gegebenen *rt anfertigen und entsprechenden* Ortes deponiren zu lassen. *t. 1882, Z. 14795,* CB. 1882 : 5.)

Die Generalinspection sieht sich veranlaßt, die Verwaltungen aufzufordern, in Hinkunft solche Pläne, welche wichtige Abänderungen an den bereits in Verwendung befindlichen Fahrbetriebsmitteln betreffen, sowie überhaupt alle jeweils zur Einführung in Aussicht genommenen neuen Normalien für Maschinen, Wagen und die dahin gehörigen Vorrichtungen — insoweit die letzteren ebenfalls auf die Verkehrssicherheit Einfluß nehmen — in Vorlage zu bringen, beziehungsweise um die Genehmigung zur Benützung der betreffenden Fahrbetriebsmittel und Zugseinrichtungen (Betriebseinrichtungen) beim öffentlichen Verkehre rechtzeitig das Ansuchen zu stellen.

Die den dießbezüglichen Eingaben beizuschließenden Zeichnungen sind in duplo vorzulegen und sollen gemäß §. 41 Abs. 4 der Handelsministerialverordnung vom 25. Jän. 1879, RGB. Nr. 19, das Format von 21/34 Centimeter haben. (GJ. 20. Febr. 1882, Z. 845, CB. 1882 : 25.)

Der Handelsminister hat die mit Handelsministerialerlaß vom 10. Mai 1876, Z. 13946, getroffene Verfügung, wonach bei allen Neuanschaffungen von gedeckten Lastwagen und bei Reconstruction vorhandener gedeckter Lastwagen von jeder Eisenbahn bis zu 5 Percent ihres Standes an solchen Wagen nur eine Construction mit Stirnthüren angewendet werden darf, bis auf Weiteres unter der Bedingung aufgehoben, daß die vorhandene Zahl an solchen mit Stirnthüren versehenen gedeckten Lastwagen (Kastenwagen) jederzeit auf derselben Höhe in stets gutem und brauchbarem Stande erhalten bleibt. (HM. 12. Dec. 1884, Z. 1791/HM., CB. 1884: 151.)

Die Verwaltung wird aufgefordert, bei Neuanschaffung von Hornviehwagen keine offenen Wagen in Bestellung zu bringen, und auch darauf Bedacht zu nehmen, daß die vorhandenen offenen Viehtransportwagen gelegentlich vorzustehmender Reconstructionen durch gedeckte ersetzt werden. (HM. 23. Aug. 1885, Z. 24921, CB. 1885 : 103.)

Einhaltung des Vereinsprofiles bei den Fahrbetriebsmitteln.

Es ist amtlich zur Kenntniß des Handelsministeriums gekommen, daß sich auf österreichischen Bahnen Fuhrwerke (Locomotiven und Wagen) im Betriebe befinden, deren Dimensionen diejenigen, welche durch das den Grundzügen für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands beigegebene Normalprofil als Maximaldimensionen bezeichnet werden, theils wirklich überschreiten, theils sich denselben in nicht wohl zulässiger Weise nähern, in noch höherem Maße aber gegen die Dimensionsvorschriften verstoßen, welche obligatorisch in den genannten Grundzügen §. 103 für Locomotiven und §§. 133, 134 für Wagen gegeben sind.

Diese Verhältnisse sind besonders aus öffentlichen Rücksichten und für den internationalen Verkehr von Wichtigkeit und ich sehe mich daher veranlaßt, die Bahnverwaltungen aufzufordern:

a) Bei Reconstruction von Betriebsmitteln, bis zur Feststellung einschlägiger Normalien für die österreichischen Bahnen die Maße des Normalprofils und die Bestimmungen der Vereinsvorschriften strenger als bisher geschehen, inne zu halten.

b) Bei durchgreifenden Reparaturen der Betriebsmittel, deren Dimensionen die vereinsmäßigen überschreiten, darauf Bedacht zu nehmen, daß dieselben womöglich reducirt werden.

Es wird ſich dieß bei Wagen meiſtens nur in ſelteneren Fällen, hingegen bei Locomotiven erreichen laſſen.

Endlich mag nicht unerwähnt bleiben, daß es ſich empfiehlt, die Zahl der Betriebsmittel, die nur für ſpecielle innere Dienſtleiſtungen auf den verſchiedenen Bahnen beſtimmt, über das Vereinsmaß hinausgehende Dimenſionen haben, ſoviel irgend möglich zu beſchränken.

Es iſt wünſchenswerth, dieſe, die nicht auf fremde Bahnen übergehen können, mit einem leicht erkennbaren Zeichen zu verſehen.

Die Form desſelben wird in einer Conferenz zu vereinbaren ſein, zu der die Generalinſpection ſeinerzeit einladen wird.

Letztere erhält gleichzeitig den Auftrag, über die, die Normalmaße überſchreitenden Locomotiven, deren Stationirung und der Strecken, auf welchen dieſelben in Verwendung ſtehen, ſowie auch über die Wagen mit abweichenden Dimenſionen die genaueſte Vormerkung zu führen und ich fordere die Verwaltungen auf, die hiezu erforderlichen Daten derſelben über Verlangen zu liefern, und ihr auch jede Veränderung in dem Beſtande ungeſäumt anzuzeigen. (HM. 22. Juli 1874, Z. 20822, CB. 1874 : 85.)

Das Handelsminiſterium hat die Generalinſpection mit Erlaß vom 7. Juli 1877, Nr. 19957, beauftragt, die Verwaltungen zu verſtändigen, daß ſich hochdasſelbe vorbehält, von Fall zu Fall über die Zuläſſigkeit der Nichteinhaltung des Vereinsprofiles bei Neuanſchaffung von Locomotiven zu entſcheiden.

Auf eine Ueberſchreitung der Grenzen des genannten Profiles bei neuen Perſonen- und Laſtwagen dagegen wird unter keinen Umſtänden eingegangen werden. (GJ. 30. Aug. 1877, Z. 7778, CB. 1877 : 160.)

Das Handelsminiſterium hat erſehen, daß ſeinen Intentionen entſprechend auf einigen Bahnen bei den ſchnellfahrenden Zügen (Courier- und Schnellzügen) Intercommunicationsſignale bereits eingeführt worden ſind.

Mit Rückſicht darauf nun, daß die Verſuche, welche mit dieſen Signalen bisher angeſtellt wurden, noch nicht als vollkommen erſchöpfend betrachtet werden können, iſt das Handelsminiſterium zwar gerne bereit, ſelbſt von der Anempfehlung eines der bisher angewendeten Syſteme behufs allgemeiner Annahme derzeit Umgang zu nehmen, muß aber darauf beſtehen, daß bei den oberwähnten ſchnellfahrenden Zügen auf ſämmtlichen Bahnen Intercommunicationsſignale in Anwendung gebracht werden, und ſind die dießbezüglich allenfalls noch erforderlichen Anträge eheſtens an die Generalinſpection der öſterreichiſchen Eiſenbahnen zu leiten. (HM. 23. Aug. 1880, Z. 20615, CB. 1880 : 106.)

Die Bahnverwaltung wird ermächtigt, jeden Paſſagier, welcher ohne Vorhandenſein der dringendſten Nothwendigkeit das am Eiſenbahnwagen angebrachte Nothſignal benützt, unbeſchadet der nach Umſtänden gebotenen Anwendung des allgemeinen Strafgeſetzes und der beſonderen Polizeiſtrafverordnungen, zum allſogleichen Erlage einer Conventionalſtrafe von 10 fl. ö. W. zu Gunſten der Bahnverwaltung zu verhalten.

Dieſe Berechtigung iſt eine facultative, und dem Ermeſſen der Bahnverwaltung anheimgegeben, je nach der Lage des Falles von der Einziehung der Conventionalſtrafe abzuſehen.

Die betreffende Affiche, welche bei den mit Intercommunicationsſignalen ausgerüſteten Zügen in jeder Wagenabtheilung anzubringen iſt, hat folgendermaßen zu lauten:

Nothsignal.

(Hier ist zunächst die Belehrung über die Handhabung des Nothsignales einzufügen.)

„Von dieser Einrichtung darf nur im Falle äußerster Nothwendigkeit, so insbesondere, wenn eine Gefahr für die Sicherheit der Reisenden oder des Zuges eintritt, Gebrauch gemacht werden.

Wer ohne Vorhandensein einer solchen Nothwendigkeit das Nothsignal gibt, kann unbeschadet der Anwendung des allgemeinen Strafgesetzes und der besonderen Polizeistrafverordnungen auf Grund der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. Febr. 1882, Z. 42117 ex 1881, zum allsogleichen Erlage einer Conventionalstrafe von Zehn Gulden ö. W. an die Bahnverwaltung verhalten werden, deren Erlag aber nicht von der Verpflichtung zum Ersatze des diese Conventionalstrafe übersteigenden Schadens befreit." *)

Die Ueberklebung des Tasters, Ringes 2c. des betreffenden Apparates hat mit einer ganz kurzen, in mehreren Sprachen (darunter deutsch und französisch) abgefaßten Aufforderung, das Blatt nur im Falle der dringendsten Nothwendigkeit zu durchstoßen, zu geschehen. (HM. 1. Febr. 1882, Z. 42117, RGBl. Nr. 14.)

k. Zusammenstellung der Züge.

§. 25. Selbst bei günstigen Terrainverhältnissen dürfen bei Anwendung der Lastzugsgeschwindigkeit nicht mehr als zweihundert, bei Anwendung der Personenzugsgeschwindigkeit nicht mehr als hundert Achsen in Einem Zuge gehen.

§. 26. Bei jedem Zuge muß mit Rücksicht auf die Neigung der Bahn und die Belastung des Zuges, die instructionsmäßig vorgeschriebene Anzahl kräftig wirkender Bremsenvorrichtungen vorhanden sein.

Die Bestimmungen in der Instruction über den Verkehr der Züge sind dahin abzuändern, daß von dem bei jedem Zuge nach der Anzahl der vorhandenen Achsen vorschriftsmäßig in Wirksamkeit zu setzenden Bremsen jede einzelne von einem besonderen Individuum bedient werde. (HM. 13. Jän. 1865, Z. 17485, CV. 1865 : 4)

§. 27. Bei jedem Zuge müssen die Personen- und Lastwagen mit Rücksicht auf die Sicherheit angemessen gereihet werden. Zwischen der Maschine und dem ersten Personenwagen muß wenigstens Ein Wagen ohne Personen eingeschaltet werden.

Nach der geschehenen Zusammenstellung des Zuges hat jedesmal die instructionsmäßige Revision desselben stattzufinden.

Langholz darf nie mit Personen in demselben Zuge befördert werden.

---

*) *Diese Textirung beruht auf HM. Erl. vom 10. Juni 1882, Z. 16127, CV. 1882 : 71.*

Außer im Dienste darf niemand in dem unmittelbar hinter der Ma-
ine eingereihten Sicherheitswagen untergebracht werden. (GJ. 16. April
71, Z. 2408, CB. 1871 : 34.)

Auf mehreren auswärtigen Bahnen besteht die Gepflogenheit, den
ofzügen einen Reservewagen mit einem entsprechenden Vorrathe an
dern, Werkzeugen und dem nöthigen Arbeiterpersonale beizugeben, so
z die während der Fahrt etwa schadhaft gewordenen Federn mit einem
fenthalte von durchschnittlich nur 10 bis 12 Minuten sofort durch neue
etzt werden können, womit den Reisenden die Unannehmlichkeit des Um-
gens in andere Waggons erspart wird. Nachdem die mit solchen Zu-
len unter Umständen verbundenen Verlegenheiten in jüngster Zeit wieder-
t eingetreten sind, lade ich die Verwaltung ein, die Einführung dieser
er einer ähnlichen Maßregel auch bei den österreichischen Hofzügen,
mentlich zur Winterszeit, in Erwägung zu ziehen. (HM. 3. April 1874,
7170, CB. 1874 : 44.)

§. 28. Die arbeitende Maschine muß, Nothfälle aus-
ommen, sich an der Spitze des Zuges befinden. Nur im
hfalle ist das Gegentheil gestattet, dann darf höchstens
nur die halbe im §. 6 bezeichnete Geschwindigkeit an-
endet werden.

§. 29. Der Tender darf der Locomotive in der Regel
t vorangehen; und bloß ausnahmsweise kann dieß statt-
en, wenn eine Hilfslocomotive einem ankommenden Zuge
egengesandt wird, bei Arbeitszügen, Bahnrevisionen, auf
Bahnhöfen und beim Speisen des Locomotivkessels.

§. 30. Ohne specielle Erlaubniß darf außer dem hiezu
stlich berufenen Personale niemand auf der Locomotive
ahren.

Nachdem das Fahren auf der Maschine, sowie die Benützung der Last-
ge zur Fahrt nach den bestehenden Vorschriften bloß den hiezu ausdrücklich
itimirten Personen gestattet erscheint, so werden sämmtliche Bahn-
rwaltungen aufgefordert, diese Berechtigung auf den, ihren Functio-
ren nach §. 88 der Eisenbahnbetriebsordnung gebührenden Freifahrts-
ten, besonders ersichtlich zu machen. (GJ. 15. Dec. 1873, CB. 1874:4.)

Das Handelsministerium hat das Ansuchen um Ausstellung einer
ierellen Legitimation zur Fahrt auf Locomotiven oder einer Anempfeh-
ug an die Bahnen behufs Gestattung solcher Fahrten, wobei sich gedachte
rsönlichkeit verbindlich machen wollte, für jede Fahrt ein Billet 1. Classe
lösen, ferner mittelst Reverses auf die ihr aus dem Haftpflichtgesetze
entuell entspringenden Ansprüche zu verzichten, sofern der entstandene
haden als Folge der eingeräumten Befugniß auf der Locomotive zu
ren, betrachtet werden könne, mit Rücksicht auf die bestehenden Vor-
riften abgelehnt. (HM. 20. Mai 1882, Z. 13539, CB. 1882 : 77.)

§. 31. Das Vorausschieben eines Transportwagens zum
chen des Glatteises, oder eines Schneepfluges zum Fort-
ffen des Schnees ist in unmittelbarer Verbindung mit
gen, mittelst welchen Personen befördert werden, nicht
tattet.

1. Vorsichten bei der Fahrt.

§. 32. Wenn mehrere Züge nach einander von Einer Station nach derselben Richtung abfahren, darf ein Personenzug einem Güterzug erst fünfzehn Minuten, ein Personenzug einem anderen Personenzuge erst zehn Minuten; ein Güterzug einem Personenzuge erst fünf Minuten nach der Abfahrt des vorangehenden Zuges folgen.

Auch dürfen sich die Züge während der Fahrt einander nicht auf geringere Entfernung als fünfhundert Klafter nähern.

Die Bahnwächter sind insbesondere verpflichtet, auf das richtige Zuhalten dieses Zwischenraumes einzuwirken.

§. 33. Die Fälle, in welchen die im Allgemeinen erlaubte Fahrgeschwindigkeit eines Zuges angemessen zu verringern, oder ein Zug gänzlich anzuhalten ist, werden in der Instruction festgesetzt.

§. 34. Verlorene Zeit darf nicht etwa durch Vermehrung der Geschwindigkeit über das im §. 6 erwähnte Maß hereingebracht werden.

§. 35. Wenn die Bahn ein doppeltes fahrbares Geleise hat, so sollen die Züge immer das in der Richtung des Zuges rechts liegende Geleise befahren. Diese Ordnung muß strenge aufrecht erhalten werden. Eine Ausnahme ist bloß dann gestattet, wenn eine Hilfsmaschine von einem auf der Bahn befindlichen Zuge gerufen wird.

§. 36. Wenn die Bahn bloß Ein Geleise hat, und bloß mit Doppelstrecken zum Ausweichen versehen ist, muß immer derjenige Zug, welcher das Nebengeleise zur rechten Hand hat, letzteres Geleise befahren, während der andere Zug auf dem Hauptgeleise bleibt.

Ausnahmen hievon sind bloß auf den Ausweichen der Stationen nach Maßgabe der den Bahnwächtern zu ertheilenden besonderen Vorschrift zulässig.

Zur Erzielung gleichzeitiger Geleisbefahrung werden nachstehende Maßnahmen verfügt:

Ich finde, im Verfolge meines Erlasses vom 26. October 1875, Z. 32779 und in Berücksichtigung der auf Grund dieses Erlasses von den Eisenbahnverwaltungen erstatteten Berichte zu verordnen, in Abänderung der §§. 35 und 36 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. Nov. 1851, RGB. Nr. 1 ex 1852, wie folgt:

A. Doppelgeleisige Bahnen.

1. Auf Doppelgeleisigen Eisenbahnen ist stets das in der Richtung der *Fahrt links* liegende Geleise zu befahren.

Eine Ausnahme von dieser allgemein giltigen Norm wird in An-
ng der thatsächlichen Verhältnisse:
der privilegirten österreichischen Staatseisenbahngesellschaft rücksichtlich
der doppelgeleisigen Strecken zwischen Strelitz und Bodenbach;
der privilegirten Außig-Teplitzer Bahn rücksichtlich der doppelgeleisigen
Strecke Außig-Ullersdorf
auf Weiteres dahin gestattet, daß in den genannten doppelgeleisigen
cken das in der Richtung der Fahrt rechtsliegende Geleise wie bisher
ren werden darf.

2. Auf doppelgeleisigen Eisenbahnen dürfen in den Hauptgeleisen in
Regel keine Weichen vorkommen, welche mit der Spitze gegen die Fahrt-
ung gelegen sind.

3. In solchen Stationen, welche von Zügen ohne Aufenthalt durch-
n werden, muß jede Ausnahme hievon durch die Generalinspection
österreichischen Eisenbahnen ausdrücklich genehmigt sein.

B. Eingeleisige Bahnen.

4. Auf eingeleisigen Bahnen ist die Neuanlage der Stationen derart
ordnen, daß die Einfahrt in beiden Fahrtrichtungen links in der Ge-
r hergestellt werde und daß hiebei in jeder Fahrtrichtung in der Regel
mehr als zwei Weichen gegen die Spitze zu befahren seien.

5) Bei Veränderungen der Geleiseanlage und bei Reconstructionen der
ionen bestehender eingeleisiger Eisenbahnen ist nach Möglichkeit in
m Sinne vorzugehen, um dadurch nach und nach die volle Einheitlich-
zu erzielen.

6. Bezüglich jener Stationen der bestehenden eingeleisigen Eisenbahnen,
die vorstehende Norm die Geleiseanlage noch nicht durchgeführt ist,
das Hauptgeleise in der Bahnachse liegt oder auch anderweitige zwin-
e Umstände localer Natur obwalten, wird es dem Ermessen der Eisen-
verwaltung anheimgegeben, unter ihrer Verantwortung nach Erwägung
die Verkehrssicherheit berührenden Umstände, für jede einzelne Station
für alle dort vorkommenden Fälle die Einfahrt, Durchfahrt und Kreu-
der Züge zu regeln.

Abweichungen von der im Allgemeinen anzustrebenden linksseitigen
trichtung, welche unter Andern auf der Südbahn schon seit Jahren
quent und anstandslos eingehalten wird, können in den nachfolgenden
einigen Bahnverwaltungen als zwingend dargestellten Fällen stattfinden:
bei Zügen, welche die Station ohne Aufenthalt durchfahren;
bei Kreuzung eines Personenzuges mit einem Lastzuge, wobei der letztere
zwischen den Personenzug und das Aufnahmsgebäude zu stehen käme;
bei Kreuzung zweier Personenzüge, wobei der später ankommende zwischen
den früher angekommenen und das Aufnahmsgebäude zu stehen käme;
bei Kreuzung eines Personenzuges mit einem ohne Aufenhalt durch-
fahrenden Zuge, wobei dieser das zwischen dem Personenzuge und dem
Aufnahmsgebäude gelegene Geleise zu befahren hätte;
bei Ueberholung eines Zuges durch einen nachfolgenden.

Die dießfalls nach Maßgabe der obwaltenden Verhältnisse für jede
ion festzusetzenden Bestimmungen sind, sowohl dermalen, als bei jeder
ren Aenderung begründet und mit den Stationsplänen belegt, der
eralinspection der österreichischen Eisenbahnen unverweilt zur Kenntniß
ringen.

7. Der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, mit rechtsseitig geraden
tionseinfahrten wird ausnahmsweise bis auf Weiteres die Beibehaltung
jetzigen Bestandes der Geleiseanlage und das hiedurch bedingte rechts-
ge gerade Einfahren in die Station gestattet. (HM. 13. Mai 1876,
1557, CB. 1876: 56.)

§. 37. Extrazüge sind so einzurichten, daß durch dieselben der Gang der regelmäßigen Personenzüge nicht gestört wird. Vom Stattfinden solcher müssen vor deren Abgange alle Wächter der Bahn verständiget werden.

§. 38. Einzelne auf der Bahn verkehrende Maschinen sind der Regel nach als Extrazüge auch in Bezug auf die festgesetzte Fahrgeschwindigkeit (§. 6) zu behandeln.

Ausnahmen in letzterer Beziehung sind bloß bei commissionellen Proben der Maschinen gestattet.

§. 39. Das zur Beaufsichtigung des Zuges bestimmte Beaufsichtigungspersonale muß während der Fahrt einen zur wirksamen Beaufsichtigung des Zuges und zum Behufe der Erkennung der Signale angemessenen Platz erhalten.

§. 40. Auf jeder größeren Station soll eine leicht sichtliche, in der Dunkelheit zu beleuchtende Uhr vorhanden sein. Jedes Bahnwächterhaus ist mit einer Uhr zu versehen, welche nach einer Normaluhr zu reguliren ist.

Jeder Locomotivführer muß im Dienste fortwährend eine auf solche Weise regulirte Taschenuhr bei sich tragen.

m. Bewachung der Bahn und Signale.

§. 41. Die Bahn muß dort, wo es zur Verhütung von Unglücksfällen von der Behörde insbesondere vorgeschrieben wird, gehörig eingefriedet werden.

Die Uebergänge sind mit starken Barrieren in einer Entfernung von mindestens zwölf Fuß von der Mitte des nächst liegenden Bahngeleises zu versehen.

Mindestens fünf Minuten vor dem Eintreffen des Zuges werden die Barrieren der Wegübergänge geschlossen.

Zehn Minuten vor dem erwarteten Eintreffen des Zuges dürfen Heerden nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

Inwiefern die Uebergänge über die Bahn auch erleuchtet werden müssen, wird nach den Ortsverhältnissen besonders festgesetzt.

Die nach §. 41 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGB. Nr. 1 ex 1852, fixirte Entfernung von 12 Fuß oder 3·79 m zwischen Geleisemitte und dem nächstliegenden Theile des Schrankens ist unter allen Umständen, also auch bei schiefen Rampen, in senkrechter Richtung auf die Bahn einzuhalten. (HM. 30. Mai 1882, Z. 16644, CB. 1882:92.)

§. 42. Die Untersuchung der Bahn durch die Bahnwächter, und die Ueberwachung der Wechsel durch dieselben, hat im Sinne einer Instruction zu geschehen.

dort, wo die Wächter bei regelmäßigem Verkehre der Züge nicht
stens fünf Stunden ununterbrochen Ruhe haben, hat eine Ablösung
den alle 36 Stunden stattzufinden. Die Verwaltungen werden für
unverzügliche Durchführung dieser Anordnung auf den ihnen unter-
den Eisenbahnlinien verantwortlich gemacht. (HM. 12. August 1865,
29, CB. 1865 : 38.)

ich finde mit Bezug auf den Erlaß vom 12. August 1865 zu ver-
, daß: 1. dort, wo die Betriebsintensität eine so starke ist, daß die
- und Weichenwärter innerhalb je vierundzwanzig Stunden nicht
fünf Stunden ununterbrochen der Ruhe pflegen können, eine Ablösung
ten muß, und zwar entweder: nach abgelaufenen vierundzwanzig
tstunden auf mindestens sechs Stunden, nach abgelaufenen dreißig
tstunden auf mindestens acht Stunden, oder nach abgelaufenen sechs-
eißig Dienststunden auf mindestens zwölf Stunden, wobei die An-
ung von sechsunddreißig Dienststunden nur ganz ausnahmsweise
ig ist; 2. daß eine längere Dienstdauer als sechsunddreißig Stunden
eine solche Unterbrechung überhaupt nicht vorkommen darf; 3) daß
Dienstzuweisung, welche alle Nächte absorbirt, selbst dann nicht platz-
n darf, wenn das betreffende Individuum auch stets bei Tag frei
; 4. daß es für Ausnahms- und jene Fälle, in denen der Dienst
ders anstrengend ist, der Generalinspection vorbehalten bleibt, beson-
Anordnungen zu treffen. (HM. 8. Juni 1874, Z. 42158, CB.
: 67.)

. 43. Jeder Zug, welchem ein anderer in kurzer Zeit
soll, muß mit einem diesen Umstand anzeigenden Sig-
ersehen sein.

. 44. Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu ver-
welche vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind. Ebenso
n den Wechselpunkten der Gefälle Zeichen aufzustellen,
ıen die Verhältnisse der Höhen zu den Längen deutlich
ehen sind.

. 45. Diejenigen Strecken, welche gar nie oder bloß
ise mit der im §. 5 festgesetzten größten Geschwindigkeit
en werden dürfen, sind als solche durch unzweifelhafte,
Zuge aus leicht sichtbare Signale zu bezeichnen.

. 46. An jedem sich im Dunkeln bewegenden Zuge
ı von außen Laternen angebracht sein, die es möglich
ı, damit sowohl die Richtung des Zuges zu erkennen,
ıch eine allfällige Abtrennung eines Theiles des Zuges
em Zugspersonale leicht zu bemerken ist.

. 47. Alle Bewegungen der Locomotive auf der Bahn
ı gehörig signalisirt werden.

Arbeitszüge müssen wenigstens eine Viertelstunde vor der
eten frühesten Ankunft eines anderen Zuges das von
befahrene Geleise *verlassen*.

48. Wechsel für durchgehende Züge, bei welchen,

wenn sie nicht richtig gestellt sind, die Züge aus dem Geleise kommen können, sind nicht zulässig.

An den Wechseln der durchgehenden Züge müssen solche Zeichen angebracht werden, daß sowohl beim Tage, als im Dunkeln zu erkennen ist, welches Geleise dem kommenden Zuge geöffnet ist.

§. 49. Es müssen solche Einrichtungen getroffen werden, daß eine allezeit sichere Communication zwischen dem Zugbegleitungspersonale mit dem Maschinisten und die in dem §§. 50 bis inclusive 54 angegebene Signalisirung stattfinden kann.

§. 50. Die Bahnwächter müssen dem herannahenden Zuge auf unzweideutige Art signalisiren können:

a) daß der sicheren Befahrung der Bahn kein Hinderniß entgegenstehe;
b) daß langsam gefahren, oder
c) daß ganz still gehalten werden soll.

§. 51. Das Zugbegleitungspersonale muß das Signal zum Halten oder Langsamfahren geben können.

§. 52. Die Locomotivführer müssen das Zeichen zum Achtgeben, Bremsenanziehen und Bremsenloslassen geben können.

§. 53. Der Bahn entlang müssen nach beiden Richtungen wenigstens die Signale gegeben werden können, daß der Zug nicht abgehe, daß der Zug von der nächsten Station abgegangen sei, und daß eine Hilfsmaschine kommen solle.

§. 54. Alle in den vorstehenden Paragraphen bezeichneten Signale müssen selbst dann, wenn kein Telegraph vorhanden, oder derselbe gestört ist, gegeben werden können.

Nachdem das Telephon gegenüber den gewöhnlichen bei den österreichischen Bahnlinien im Gebrauche stehenden elektrischen Schreibapparaten eine für Zugsverkehrszwecke bedeutend geringere Verläßlichkeit bietet und sehr leicht zu Mißverständnissen führen kann, so werden alle jene Bahnverwaltungen, welche bisher ohne hierortige Genehmigung Telephonapparate und zugehörige Leitungen errichtet und entweder direct oder indirect für Zugsverkehrs- oder anderweitige Eisenbahnzwecke in Gebrauch genommen haben, sowie jene, welche derartige Apparate aufzustellen und in Gebrauch zu nehmen beabsichtigen, angewiesen, nachträglich, beziehungsweise rechtzeitig vor deren Einführung um die betreffende Genehmigung anzusuchen und die bezüglichen Instructionen hierorts in Vorlage zu bringen. (GJ. 30. Juni 1883, Z. 2054, CB. 1883 : 85.)

Den Eisenbahngesellschaften, längs deren Bahnlinien elektro-magnetische Telegraphenleitungen bestehen, wird für die Correspondenz ihrer Organe, d. i. der Generaldirectionen und Betriebsdirectionen, dann der selbständigen Streckenchefs und der Stationschefs, mit den Organen der

Staatstelegraphenanstalt, d. i. der Staatstelegraphendirection, den Telegrapheninspectoren, den exponirten Bauleitern und den Vorständen der Staats-Telegraphenstationen, insofern dieselbe den Telegraphenbau, die Leitungsaufsicht, die Controle des Betriebstelegraphendienstes, endlich die Beförderung von Privatdepeschen auf den Betriebsleitungen und die darauf bezügliche Verrechnung und Baarabfuhr zum Gegenstande hat, die Portofreiheit bei der Brief- und Fahrpost bewilligt, wenn die betreffenden Sendungen mit dem Staatssiegel versehen und mit der Aufschrift „In Staatstelegraphenangelegenheiten" bezeichnet sind. (FM. 22. Jänner 1860, Z. 59239, VB. Nr. 6.)

Es ist die Wahrnehmung gemacht worden, daß von Seite einiger Eisenbahnbetriebstelegraphenstationen eine größere Zahl von Privatdepeschen als gebührenfreie Bahnbetriebscorrespondenz behandelt und befördert worden ist, ohne daß dieser ungehörige Vorgang von den zur Ueberwachung der betreffenden Stationen berufenen Organen der Staatstelegraphenanstalt zum Gegenstande der Anzeige gemacht worden wäre.

Die Direction erhält daher den Auftrag, mit allem Nachdrucke dahin zu wirken, daß die bezüglichen Vorschriften genauestens beobachtet werden und alle zur Controle in Eisenbahnbetriebs-Telegraphenleitungen eingeschalteten Staatstelegraphenstationen sich die aufmerksame Ueberwachung der darauf beförderten Correspondenzen angelegen sein lassen, insbesondere aber sind die Linienrevisoren und die zur periodischen Bereisung des Bezirkes berufenen Beamten der Direction zur genauen Revision der Betriebsdepeschenprotokolle der Eisenbahntelegraphenstationen, gelegentlich ihrer dienstlichen Anwesenheit bei diesen Stationen, und zur sofortigen Anzeige aller hiebei vorgefundenen Anstände anzuweisen und zu beauftragen, die geschehene Revision der Betriebsdepeschenprotokolle in denselben ersichtlich zu machen. (HM. 5. Jänner 1880, Z. 1972, CB. 1880 : 23.)

B. Verpflichtungen der bei Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener.*)

Bei dem unmittelbaren Betriebe der Bahn durch die Staatsverwaltung.

§. 55. Die Beamten und Diener der Staatsbahnen, deren Betrieb unmittelbar von der Staatsverwaltung geleitet wird, erhalten von derselben genaue Dienstesvorschriften. Sie sind für die genaue Befolgung dieses Gesetzes überhaupt, und der Dienstesinstructionen insbesondere verantwortlich.

Jede Vernachlässigung oder Uebertretung dieser Instruction zieht eine Ahndung im Disciplinarwege (Abtheilung D) oder im strafgerichtlichen Wege, oder in beiden Wegen zugleich, nach sich. Nebstbei bleibt der Uebertreter der Instruction auch noch für allen hiedurch verursachten Schaden verantwortlich.

Die angestellten Beamten und Diener sind verpflichtet, alle Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden, um die voll-

---

*) Die *auf die Rechte und Pflichten* des Eisenbahnpersonales Bezug *habenden Vorschriften folgen in einem späteren* Abschnitte.

kommene Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes zu erhalten, und Unglücksfällen vorzubeugen, wenn auch die Fälle, um die es sich handelt, nicht einzeln in der Dienstesvorschrift vorgesehen sein sollten.

§. 56. Das übrige Verhältniß der an den Staatsbahnen, welche unmittelbar von der Staatsverwaltung betrieben werden, Angestellten zur Staatsverwaltung wird durch eine Diensteordnung geregelt werden.

b. Bei Verpachtung des Betriebes.

§. 57. Wird an den Staatsbahnen der Betrieb nicht unmittelbar von der Staatsverwaltung geleitet, sondern ist dieser Betrieb einer Privatperson oder einem Privatvereine zur Besorgung überlassen, so haben diese Privatperson oder dieser Privatverein (unbeschadet des allenfälligen Vertragsverhältnisses zur Staatsverwaltung), sowie die von diesen Privatpersonen oder Vereinen angestellten Beamten und Diener, rücksichtlich des Bahnbetriebes, alle Verpflichtungen und Verbindlichkeiten, welche in diesem Gesetze überhaupt, und in der folgenden Abtheilung (C) insbesondere den Privateisenbahn-Unternehmungen und den von ihnen aufgestellten Beamten und Dienern auferlegt sind.

C. Verpflichtungen der Privateisenbahn-Unternehmungen, sowie ihrer Beamten und Diener.*)

a. Erwirkung der Concession.

§. 58. Auf welche Weise die Concession zu einer Privateisenbahn erwirkt werde, was in dieser Beziehung zu erfüllen und auszuweisen sei, unter welchen Umständen zu diesem Behufe ein Verein überhaupt, und ein Actienverein gebildet werden dürfe, ist in dem Eisenbahn-Concessionsgesetze, ferner in den Gesetzen über Vereine überhaupt und über Actienvereine insbesondere näher auseinandergesetzt.

b. Aufstellung einer Direction.

§. 59. Jeder zum Betriebe einer Eisenbahn gehörig autorisirte Privatverein ist verpflichtet, zur Leitung dieses Betriebes eine eigene Direction aufzustellen, und die Ver-

*) Die auf die Rechte und Pflichten des Eisenbahnpersonales Bezug habenden Vorschriften folgen in einem späteren Abschnitte.

Publikum gegenüber als Bevollmächtigter des Ver-
her für alle Handlungen und Unterlassungen dieser
:ivilrechtlich verantwortlich ist.

ei sind aber die Mitglieder dieser Direction auch
nlich für alle, auf den Eisenbahnbetrieb Bezug
Handlungen und Unterlassungen verantwortlich.

ahngesellschaften können nicht bei den Gerichten der Stations-
ern auch rücksichtlich der von den Stationen abgeschlossenen
nur am Sitze ihrer Direction geklagt werden. (OGH. 19. Aug.
049; Epstein Nr. 39.)

Namens von Eisenbahngesellschaften sind durch den gesammten
wie er zur Zeit der Eidesablegung zusammengesetzt ist, abzu-
(OGH. 22. April 1874, Z. 3733; Röll Nr. 123.)

ahngesellschaften können nur am Sitze des Verwaltungsrathes,
am Sitze der Betriebsdirection belangt werden. (OGH. 30. Juni
250; Röll Nr. 157.)

tliche Eingaben einer Eisenbahngesellschaft, welche von dem
albdirection der Letzteren vertretenden Beamten unterschrieben
fen auch in dem Falle, wenn nicht erhellt, daß die Eingabe
unterschriebenen Beamten selbst verfaßt ist, keiner Fertigung
Rechtsfreund. (OGH. 7. Sept. 1875, Z. 9733; Röll Nr. 166.)

Betriebsdirection einer Eisenbahnunternehmung ist als solche
:eterin derselben; die gegen sie gerichtete die Eisenbahnunter-
betreffende Klage verfehlt die zu belangende Person und ist
. (OGH. 4. Mai 1882, Z. 4243, österr. Ger. Ztg. 1884 : 1.)

änderung in periodischen, von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten festzusetzenden Fristen zur Kenntniß dieses Ministeriums und des Staatthalters zu bringen.

Ich finde mich auf Grund des mit dem Herrn Minister des Innern gepflogenen Einvernehmens bestimmt, die Verwaltungen der meinem Verwaltungsbereiche angehörigen Eisenbahnen von der nach §. 61 der Eisenbahnbetriebsordnung bisher vorgeschriebenen Vorlage der Verzeichnisse der sämmtlichen bei denselben angestellten Beamten und Diener, sowie der dießfälligen Veränderungsausweise an die politischen Landesstellen fortan bis auf Weiteres zu entheben.

Es wird sonach den Eisenbahnunternehmungen, unbeschadet der etwa späterhin für erforderlich erachteten Zurücknahme der obigen Erleichterung und mit dem ausdrücklichen Vorbehalte des aufrechten Bestandes der erwähnten gesetzlichen Verbindlichkeit, im Sinne des §. 59 der Eisenbahnbetriebsordnung lediglich obliegen, den betreffenden Länderchefs die zur obersten Leitung der Verwaltung und des Betriebes, sowie zur Vertretung in diesen Richtungen nach Außen hin bestellten Organe, ferner dort, wo die Centralleitung außer Landes ihren Sitz hat, die mit der Verkehrsoberleitung im Lande betrauten Oberbeamten, sowie die diesfalls eintretenden Aenderungen bekannt zu geben, den Bezirkshauptmannschaften aber die Chefs der in ihrem Bezirke bestehenden Eisenbahnstationen von Fall zu Fall namhaft zu machen. (HM. 6. Juni 1876, Z. 3936, CB. 1876 : 66.)

d. Instructionen und Verpflichtungen dieser Beamten und Diener.

§. 62. Die verschiedenen Classen des Betriebspersonales müssen mit Dienstesvorschriften und Instructionen betheilt werden, in welchen die ihnen obliegenden Pflichten, und die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes geeigneten, zur Richtschnur ertheilten Vorschriften, genau und umständlich zu bezeichnen sind.

Auch ist ein eigenes Normale über die Eigenschaften zu erlassen, welche für den einen oder den anderen Dienstposten erforderlich sind.

Diese Dienstesvorschriften und das eben erwähnte Normale sind von der Betriebsunternehmung noch vor ihrer Einführung (die bei Erlassung dieses Gesetzes aber bereits eingeführten Dienstesvorschriften und Instructionen binnen Einem Monate nach Kundmachung derselben) der Staatsverwaltung vorzulegen, und die von derselben aus öffentlichen Rücksichten hierüber etwa gemachten Erinnerungen zu beachten und zu befolgen.

§. 63. Die im §. 55 für die Betriebsorgane an den von der Staatsverwaltung selbst betriebenen Staatseisenbahnen

gegebenen Vorschriften zur Herstellung und Erhaltung der Ordnung und Sicherheit des Betriebes, sowie zur Abwendung von Unglücksfällen, gelten auch für die an Privateisenbahnen (und an den von Privatpersonen betriebenen Staatsbahnen) angestellten Beamten und Diener.

Im Sinne des §. 55 ist auch jede Dienstesvernachlässigung oder Uebertretung der Instruction und dieses Gesetzes an diesen Beamten und Dienern strenge zu ahnden, und es bleiben dieselben nebstbei für allen hiedurch verursachten Schaden verantwortlich.

e. Rechnungsführung.

§. 64. Die Privateisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, über alle Theile ihrer Administration genaue und deutliche Rechnung zu führen, hierin die ihnen aus öffentlichen Rücksichten von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zukommenden Weisungen zu befolgen, sowie jederzeit den hiezu speciell beauftragten Abgeordneten dieses Ministeriums die Einsicht in diese Rechnungen, sowie in alle wie immer Namen habende Betriebsacten und Bücher zu gestatten, und alle von denselben etwa angesprochenen Ausweise zu liefern und Auskünfte zu erstatten.

f. Steuerentrichtung.

§. 65. Inwieferne von den Privateisenbahn-Unternehmungen oder von den zu diesem Zwecke verwendeten Capitalien, Grundstücken und Gebäuden eine Steuer, eine Stämpel- oder sonstige Abgabe zu entrichten ist, wird in den dießfälligen Steuervorschriften festgesetzt.

1. Grundsteuer.

Mit dem Inslebentreten des Gesetzes vom 24. Mai 1869, RGB. Nr. 88, erlischt die den Staatseisenbahnen bisher gesetzlich zugestandene Befreiung von der Grundsteuer, da mit der Einführung der Grundbesteuerung nach dem obigen Gesetze (§§. 16 und 29 dieses Gesetzes) das Territorium der Eisenbahnen ohne Unterschied, ob Staats- oder Privateisenbahnen, als Parificationsland behandelt und besteuert wird. (FM. 12. Jänner 1881, Z. 25967 ex 1880 und FM. 6. August 1881, Z. 1753, CB. 1881 : 98.)

2. Gebäudesteuer.

Nach dem k. Patent vom 10. October 1849 ist die Besteuerung der Wohngebäude nach dem Zinsertrage außer jenen Ortschaften, wo die Miethe vorwaltet, *nur auf jene Gebäude* auszudehnen, welche durch *Vermiethung benützt werden.*

In Bezug auf die den Eisenbahngesellschaften gehörenden Gebäude wird bemerkt, daß die Bahnwächterhäuser, dann die Stationsgebäude oder Bahnhöfe, und zwar letztere, insoweit sie nur für Zwecke des Bahnbetriebes verwendet werden, von der Hauszinssteuer frei zu lassen sind.

Werden aber in solchen Stationsgebäuden Wohnungen an Bahnbeamte und Diener überlassen, so sind die obigen Gebäude nur dann von der Hauszinssteuer freizuhalten, wenn die Ueberlassung dieser Wohnungen ganz unentgeltlich geschieht — und die betreffenden Beamten oder Diener im Grunde ihrer Dienstpflichten genöthigt sind, in den bezeichneten Gebäuden zu wohnen.

Treffen diese beiden Bedingungen, deren Vorhandensein die Bahngesellschaft nachzuweisen hat, nicht zu, oder bezieht die letztere für diese Ueberlassung entweder durch einen dem Zinswerthe der Wohnung entsprechenden Abzug am Gehalte oder Lohne oder durch Einziehung des festgesetzten Quartiergeldes des betreffenden Bediensteten von dem Gebäude einen Zins, so wird der letztere ebenso wie der Zins der in solchen Gebäuden etwa an Restaurateure vermietheten Localitäten und somit nach §. 6 der Verordnung des Finanzministeriums vom 9. August 1850, RGB. Nr. 333, das ganze Gebäude der Hauszinssteuer zu unterziehen sein, soferne nicht die Bestimmungen des §. 7 Abs. 2 und §. 8 Abth. 2 der obigen Verordnung Anwendung haben.

Die für die Zwecke des Bahnbetriebes nothwendigen Betriebsgebäude, Werkstätten, Waaren- und Materialmagazine sind von der Hauszinssteuer freizulassen, es wäre denn, daß eine Benützung dieser Gebäude im Wege der Vermiethung stattfände.

Bei Magazinen tritt aber eine Vermiethung im Sinne des Gesetzes nur dann ein, wenn dieselben nicht von der Bahnverwaltung selbst zu Betriebszwecken, insbesondere zur Aufbewahrung von Gütern benützt werden, welche derselben zur Beförderung übergeben werden, und rücksichtlich welcher der Bahngesellschaft nach dem Betriebsreglement die Haftung obliegt, sondern auf Grund eines besonderen Uebereinkommens an Private miethweise in der Art überlassen werden, daß der Bahnverwaltung während der Dauer des Miethvertrages kein Dispositionsrecht bezüglich der vermietheten Localitäten zusteht, jedoch reglementmäßig auch keine Haftung für die in den letzteren aufbewahrten Güter obliegt.

Hienach unterliegt also der von den Bahnverwaltungen für die Aufbewahrung von Waaren und Gütern eingenommene sogenannte Lagerzins, welcher sich als ein vom Miethzinse wesentlich verschiedener Ertrag herausstellt, nicht der Hauszinssteuer. Dieser Lagerzins bildet einen Theil des zur Einkommensteuerbemessung einzubekennenden Gesammteinkommens der Bahngesellschaft.

Die zu den Stationsplätzen einbezogenen, der Bahngesellschaft gehörigen Parzellen, welche im Grundparzellenprotokolle inkatastrirt, der Grundsteuer unterliegen, sind auch im Falle ihrer entgeltlichen Ueberlassung als Lagerplätze an Parteien bezüglich des Pachtzinses nicht der Hauszinssteuer einzubeziehen. Als Hofräume eines Bahngebäudes sind aber lediglich die nicht verbauten Theile der im Bauparzellenprotokolle inkatastrirten bezüglichen Bauparzellen anzusehen. Solche Hofräume sind, wenn sie als Lagerräume benützt werden, in Bezug auf die Besteuerung ebenso wie die Magazine zu behandeln, und wird überhaupt nur im Falle der wirklichen Vermiethung solcher Hofräume vom dießfälligen Ertrage die Hauszinssteuer zu bemessen sein.

Bei jenen im gegenwärtigen Erlasse besprochenen, in die *Hauszinssteuer nicht* einzubeziehenden Gebäuden, welche Wohnbestandtheile ent*halten, und* die daher nach den bestehenden Vorschriften der Hausclassen*steuer unterliegen*, bleibt die Verpflichtung zur Entrichtung der letzteren

selbstverständlich unberührt. (FM. 7. Februar 1874, Z. 22479, Vlg. Böhm., Kärnt., O.-Oe., Bukow.)

Was die zu den Staatseisenbahnen gehörenden Gebäude (Betriebsgebäude, Wächterhäuser) betrifft, so sind dieselben nach den über die Steuerpflicht der Staatsgebäude überhaupt bestehenden Directiven zu behandeln, wonach die Staatsgebäude im Allgemeinen von der Steuerentrichtung befreit sind und nur die ganz oder theilweise vermietheten Gebäude bezüglich des aus der Vermiethung entfallenden Ertrages der Gebäudesteuer unterzogen werden.

Diese Steuerfreiheit bleibt den Gebäuden der Staatseisenbahnen auch dann ungeschmälert, wenn die Bahn im Betriebe von Privaten sich befindet, und würde nur dann erlöschen, wenn diese Gebäude im Wege der Vermiethung benützt werden oder in den eigenthümlichen Besitz eines Privaten übergehen. (HM. 6. August 1881, Z. 1753, CB. 1881 : 98.)

Nur die ganz oder theilweise vermietheten Staatsgebäude sind bezüglich des aus der Vermiethung entfallenden Ertrages der Gebäudesteuer zu unterziehen. Es sind daher die theilweise nur von Bediensteten der Bahn bewohnten, oder für Bahnhofsrestaurationen benützten, dem Staate gehörigen Bahngebäude, ebenso wie die den Bahnbediensteten ganz überlassenen staatlichen Bahngebäude nur bezüglich desjenigen Ertrages der Hauszinssteuer zu unterziehen, welcher dem Staate auf Grund eines zwischen ihm und den Bahnbediensteten oder dem Bahnhofsrestaurateur bezüglich dieser Gebäude abgeschlossenen Miethvertrages zufließt. (HM. 9. November 1881, Z. 35407, CB. 1881 : 135, Vlg. Kärnt. 1882 : 19, Dalm. 1882 : 28.)

Ohne den gesetzlichen Bestimmungen, über die Steuerfreiheit der Staatsgebäude im Allgemeinen, zu derogiren, hält das Finanzministerium bezüglich der zu den Staatseisenbahnen gehörigen Gebäude die Gewährung der zeitlichen, d. i. aus dem Titel der Bauführung abgeleiteten Steuerfreiheit für Hochbauten der vom Staate gebauten und diesem gehörigen Eisenbahnen für zweckentsprechend und nothwendig, da während der Dauer der aus dem Titel der Bauführung gebührenden zeitlichen Steuerfreiheit Vermiethungen dieser Gebäude eintreten, vielleicht auch die vom Staate gebauten Eisenbahnen ganz oder theilweise in Privathände übergehen, in diesem Falle aber die zu denselben gehörigen Gebäude zwar den Anspruch auf die in der Eigenschaft des Besitzers begründete Steuerbefreiung, nicht aber jene auf die zeitliche Steuerfreiheit aus dem Titel der Bauführung für die noch nicht abgelaufene Dauer verlieren können, und es kaum möglich wäre, die für die Gewährung der letzteren erforderlichen Thatsachen und Verhältnisse bei Eintritt einer Besitzveränderung nachträglich mit der Genauigkeit zu constatiren, welche im Interesse des Aerars und des seinerzeitigen Privateigenthümers oder permanenten Nutznießers solcher Gebäude liegt. (FM. 11. Juli 1877, Z. 17426, CB. 1877 : 73.)

3. Erwerb- und Einkommensteuer.

Da über die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen zur Entrichtung der bestehenden directen Steuern Zweifel entstanden sind, so hat die vereinte Hofkanzlei mit Decret vom 10. Juli 1838 beiliegende drei Verordnungen in Abschrift mitgetheilt.

Nach den in diesen Verordnungen ausgedrückten Grundsätzen ist sich auch in Ansehung der Erwerbsteuerbehandlung zu benehmen.

Beilage II.

Rücksichtlich der *Gewerbe und Hilfsunternehmungen*, die mit der *Eisenbahnunternehmung in Verbindung* stehen, begründet die in dem

Erlasse an die Regierung bezogene Verordnung vom 3. August 1830 die Unterscheidung: ob jene Hilfsunternehmungen allein und ausschließend für die Errichtung oder Erhaltung der Eisenbahn bestehen, oder ob sie im Allgemeinen für den Privatverkehr arbeiten oder ihre Producte im Handel absetzen.

Im ersteren Falle tritt keine Erwerbsteuerverpflichtung ein, im letzteren Falle aber ist die Bedingung dazu vorhanden.

So können Wagnereien, Schmieden, Sattlereien ꝛc., welche die Eisenbahnunternehmung aufstellt, wenn sie bloß für die Unternehmung selbst verwendet werden, und in so lange sie nicht auch für Fremde arbeiten, kein Object der Besteuerung sein. Dagegen sind Wirthshäuser, welche die Unternehmung in den Stationspunkten der Bahn anlegt, und auch dem Besuche von Fremden öffnet, als gesonderte Unternehmungen der Erwerbsteuer zu unterziehen, zu welcher der Wirthshauspächter verpflichtet ist, wenn ein solcher besteht.

Beilage III.

Das Privilegium für eine Eisenbahnunternehmung ist, insoweit als dasselbe auf die besondere Berechtigung gerichtet ist, auf der Eisenbahn Personen zu befördern, Güter und Waaren mit eigenen Wägen zu verführen, allerdings der Erwerbsteuer zu unterziehen.

Als steuerpflichtiger Repräsentant einer solchen Unternehmung erscheint die Direction der Unternehmung, insoweit die angedeutete besondere Berechtigung unmittelbar von der Privilegiumsinhabung ausgeübt wird, oder es gilt dafür nach den Bestimmungen des Erwerbsteuergesetzes der Pächter, wenn jene Berechtigung im Ganzen oder streckenweise im Pachte betrieben wird.

Die Bemessung und Vorschreibung der Erwerbsteuer hat daher in demjenigen Lande, und in demjenigen Bezirke stattzufinden, wo die Direction oder die Pachtung der Unternehmung ihren Sitz oder Wohnort hat.

Die Bemessung der Erwerbsteuer für Unternehmungen dieser Art ist mit Rücksicht auf die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen nach jener Beschäftigungsabtheilung einzurichten, in welche die einzelne Unternehmung ihrer Beschaffenheit und ihrem Umfange nach gehört.

Insoweit übrigens die Unternehmung der Privilegiumsinhabung oder jene eines Pächters sich auf mehrere Provinzen ausdehnt, versteht es sich, daß es der bemessenden Behörde obliegen werde, sich im Einvernehmen mit der betreffenden Landesstelle, die zur Bemessung des Steuerbetrages erforderlichen Daten zu verschaffen.

Die Steuerpflichtigkeit solcher Unternehmungen kann nach ihrer Beschaffenheit nicht wohl früher, als mit dem Zeitpunkte eintreten, wo das Privilegium zur Ausführung und Benützung gedeiht. (Hfkzd. v. 11. März 1834, Z. 131, Prov. GS. Böhm., 16. Bd., Nr. 101; Laib. Gouv. 20. Bd., Nr. 80; Hfkzd. v. 10. Juli 1838, Z. 2242, Prov. GS. N.-Oe. 20. Th. Nr. 163, Steier. 20. Th. Nr. 112, Tir. u. Vorarlb. 25. Bd. Nr. 100.)

In Uebereinstimmung mit dem Grundsatze, nach welchem der Realbesitz der Staatseisenbahnen nach der Analogie der Staatsstraßen von der Realsteuer frei gelassen wurde, und in der Erwägung, daß diese Anstalten aus höheren politischen Rücksichten vom Staate übernommen oder ausgeführt werden, und daher den Staatsmonopolen und Regalien in Ansehung der Besteuerung gleich zu stellen sind, findet das Finanzministerium über die zur Sprache gekommene Frage der Einkommensteuerpflicht der Staatseisenbahnen zu erklären, daß dieselben weder der Erwerb- noch der Einkommensteuer zu unterziehen sind.

Es versteht sich jedoch, daß die Bezüge der Angestellten dieser Anstalten

nach den Bestimmungen des Gesetzes der Einkommensteuer unterliegen. (FM. 28. September 1852, Z. 4091; LGB. N.-Oe. Nr. 360 ex 1852: O.-Oe. Nr. 469 ex 1852; Salzb. Nr. 268 ex 1852; Böhm. Nr. 380 ex 1852.)

Mit Zustimmung meiner beiden Häuser des Reichsrathes finde ich anzuordnen, wie folgt:

§. 1. Die Erwerb- und Einkommensteuer der Eisenbahnunternehmungen ist von jener Steuerbehörde, in deren Amtsbereich der statutenmäßige Standort der obersten Geschäftsleitung der Unternehmung gelegen ist, zu bemessen.

§. 2. Wenn die Eisenbahnunternehmung sich nur auf das Land beschränkt, wo der statutenmäßige Standort der obersten Geschäftsleitung ist, wird in diesem Lande die Erwerb- und Einkommensteuer vorgeschrieben.

§. 3. Die Gesammtsumme der von einer nicht unter dem §. 2 begriffenen Eisenbahnunternehmung zu entrichtenden Erwerb- und Einkommensteuer ist zum Zwecke der Vorschreibung auf die betreffenden Länder in folgender Weise zu vertheilen:

Befindet sich die oberste Geschäftsleitung der Unternehmung in einem der Länder, welche die Bahn durchzieht, so sind vorweg 40 Percent der Steuer in diesem Lande in Vorschreibung zu bringen, die restlichen 60 Percent aber auf die sämmtlichen Länder, welche die Bahn durchzieht, nach dem Verhältnisse der Länge der betreffenden Bahnstrecke zu vertheilen und daselbst vorzuschreiben. Befindet sich aber die oberste Geschäftsleitung der Unternehmung in einem Lande, welches die Bahn nicht durchzieht, so sind in diesem Lande 10 Percent vorzuschreiben, die restlichen 90 Percent aber in den Ländern, welche die Bahn durchzieht, nach dem Verhältnisse der Länge der betreffenden Bahnstrecke in Vorschreibung zu bringen.

Die Vorschreibung hat in der Gemeinde, wo sich der Sitz der obersten Geschäftsleitung der Unternehmung, oder wenn diese außerhalb des Landes sich befindet, wo sich der Sitz der Betriebsleitung im Lande befindet, und falls in diesem Lande eine Betriebsleitung nicht bestände, in der Hauptstadt dieses Landes zu geschehen.

§. 4. Der Finanzverwaltung bleibt es unbenommen, die Abfuhr der bei den verschiedenen Cassen vorgeschriebenen Steuerbeträge bei der Steuercasse am statutenmäßigen Standorte der obersten Geschäftsleitung der Unternehmung, und zwar auf Rechnung der bei den einzelnen Cassen vorgeschriebenen Steuergebühren zu verlangen.

§. 5. Diese Bestimmungen treten mit dem 1. Jänner 1870 in Wirksamkeit.

§. 6. Der Finanzminister ist mit dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftragt. (Ges. v. 8. Mai 1869, RGB. Nr. 61.)

Gesetz vom 19. März 1887, RGB. Nr. 33,

betreffend die Erwerb- und Einkommensteuerpflicht der Staatseisenbahnen.

§. 1. Die im Eigenthume des Staates befindlichen Eisenbahnen sind der Erwerb- und Einkommensteuer zu unterziehen.

So weit denselben eine zeitliche Steuerbefreiung nach §. 2 nicht zukommt, hat die Steuerpflicht für die bisher ganz steuerfrei gebliebenen Bahnen mit dem Zeitpunkte des Aufhörens der Steuerbefreiung (§. 2), für die aus dem Privatbesitze erworbenen, bereits steuerpflichtig gewesenen Bahnen mit dem Zeitpunkte der Eigenthumserwerbung durch den Staat zu beginnen.

§. 2. Den im §. 1 bezeichneten Staatseisenbahnen hat jedoch eine zeitliche Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, sowie von jeder neuen, an deren Stelle tretenden directen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, zuzukommen, und zwar:

a) den vom Staate selbst gebauten Eisenbahnen und Trajectanstalten auf die Dauer von dreißig Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung auf der ganzen Linie der betreffenden Bahn;

b) den vom Staate aus dem Privatbesitze in sein Eigenthum erworbenen Eisenbahnen für die Dauer der mit dem Zeitpunkte der Eigenthumsübernahme der bezüglichen Bahn noch nicht abgelaufenen Frist der derselben mittelst der Concessionsurkunde gewährten Steuerbefreiung.

§. 3. In Bezug auf die nach §. 1 vorzunehmende Steuervorschreibung sind die daselbst bezeichneten Staatseisenbahnen, welche vom Staate selbst betrieben werden, als eine einheitliche Unternehmung zu behandeln, wobei im Sinne der mit der Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Juni 1884, RGB. Nr. 103, kundgemachten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern als Sitz der obersten Geschäftsleitung Wien anzunehmen ist.

Die Ermittlung des der Einkommensteuer zu unterziehenden Reineinkommens ist auf Grund des von der Staatseisenbahnverwaltung mit dem Rechnungsabschlusse vorzulegenden Einkommenbekenntnisses den bestehenden Gesetzen gemäß vorzunehmen.

Die Ausscheidung des nach §. 2 von der Steuerbemessung freizulassenden Reineinkommens der daselbst bezeichneten Staatseisenbahnen, beziehungsweise die Ermittlung des nach §. 1 der Besteuerung zu unterziehenden Reineinkommens hat nach Maßgabe der in dem betreffenden Jahre auf die steuerfreien Linien einerseits und auf die steuerpflichtigen andererseits entfallenden Brutto-Tonnenkilometer zu erfolgen.

Im Uebrigen hat die Steuervorschreibung für die Staatseisenbahnen in Anwendung des Gesetzes vom 8. Mai 1869, RGB. Nr. 61, betreffend die Bemessung, Vorschreibung und Einhebung der Erwerb- und Einkommensteuer von Eisenbahnunternehmungen in den Landeshauptstädten zu erfolgen.

§. 4. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

g. Fahrordnung, Tarife und Aufnahmsbedingungen.

§. 66. Die Privateisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, die von ihnen festgesetzte Fahrordnung, die Tarife und Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr (§. 4) vor ihrer Kundmachung, sowie jedesmal vor ihrer Abänderung der Staatsverwaltung vorzulegen.

Insbesondere bleibt der Staatsverwaltung mit Rücksicht auf die bestehenden Rechte, die Befugniß, aus öffentlichen Rücksichten übertriebene Anforderungen in den Tarifsätzen zu mäßigen, mit Beachtung des Anschlusses an andere Eisenbahnen die Fahrordnung zu reguliren und die Beschaffenheit der Betriebsmittel festzusetzen.

§. 67. Was in dem §. 66 von dem Tarife im *Allgemeinen* angeordnet ist, gilt auch für die von den Privat-

eiſenbahn-Unternehmungen feſtzuſetzenden Aſſecuranz- und ſonſtigen Nebengebühren.

h. Beförderung der Poſt.

§. 68. Die Eiſenbahnunternehmungen ſind zur unentgeltlichen Beförderung der Poſt verpflichtet.

Die Modalitäten dieſer Beförderung werden mit Rückſicht auf die obwaltenden Umſtände und Zeitverhältniſſe von dem Miniſterium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten feſtgeſetzt.

Die Poſtanſtalt iſt berechtiget, ſich eigener Poſtwaggons zu bedienen, und die unentgeltliche Beförderung derſelben, ſowie der die Poſtſendungen begleitenden Diener und Beamten, und die gehörige Verwahrung und Beaufſichtigung dieſer Waggons in den Räumen der Eiſenbahnunternehmung von der letzteren zu fordern.

Die Commiſſäre der Generalinſpection werden angewieſen, die Eiſenbahnbedienſteten bezüglich der Briefbeförderung ſorgfältig zu überwachen, die ämtlichen Correſpondenzen ſowohl der Staats- als der Privateiſenbahnämter aber zeitweilig, und insbeſondere bei vorhandenem Verdachte eines Unterſchleifes entweder bei der Aufgabe oder bei der Abgabe unter Zuziehung eines Beamten der abſendenden oder empfangenden Behörde der vorſchriftsmäßigen oder commiſſionellen Eröffnung und Prüfung des Inhaltes zu unterziehen und bei vorgefundenen verbotwidrig beförderten Privatcorreſpondenzen die gefällsämtliche Amtshandlung einzuleiten. (HM. 1. März 1852, Z. 2871/P., HMVB. I. B. 1852, S. 132.)

Nach §. 68 der Eiſenbahnbetriebsordnung ſind die Eiſenbahnunternehmungen zur gebührenfreien Beförderung der die Poſtſendungen begleitenden Beamten und Diener verpflichtet.

Dieſe Verpflichtung hat ſich ſelbſtverſtändlich auch auf jene Poſtambulancebeamten und Conducteure zu erſtrecken, welche nach vollbrachter Begleitung der Poſtſendungen, ſei es nun unmittelbar oder in Folge ſonſtiger zufälliger Ereigniſſe, erſt ſpäter an ihren gewöhnlichen Stationsort zurückkehren. (HM. 11. Juli 1853, Z. 5757/P., HMVB. II. B. 1853, S. 327.)

§. 68 der Eiſenbahnbetriebsordnung beſtimmt klar und deutlich, daß die Poſtanſtalt berechtigt iſt, die gehörige Verwahrung der Ambulancewaggons in den Räumen der Eiſenbahnunternehmung zu fordern. Es liegt in dem Begriffe der Verwahrung eines Gegenſtandes, daß derſelbe nicht im Freien, ſondern in einem denſelben vor nachtheiligen Einwirkungen ſichernden geſchloſſenen Raume untergebracht werde, und als eine gehörige Verwahrung von Waggons insbeſondere kann wohl ohne Frage nur deren Unterſtellung in einer Remiſe oder einer ähnlichen Ubication betrachtet werden. (HM. 4. März 1864, Z. 17508—1109, BB. 1864 ; 11.)

Der Verwaltungsrath der Staatseiſenbahngeſellſchaft hat im eigenen Namen ſowohl, *als im Namen einer Reihe* anderer Eiſenbahngeſellſchaften *das Anſuchen geſtellt, es möge* die Verpflichtung der Eiſenbahnunter-

nehmungen zur unentgeltlichen Beförderung der k. k. Post dahin geregelt werden, daß sich dieselbe nur auf die k. k. Briefpost mit Einschluß der Zeitungen, Kreuzbandsendungen, Amtspackete, Waarenmuster und Geldsendungen beschränke, ferner daß für Fahrpostsendungen ein bestimmtes Maximalgewicht, etwa 20 Pfund per Stück, festgestellt werde.

Im Hinblicke auf die dermaligen Verkehrsverhältnisse in der österr.-ung. Monarchie, sowie auf die bestehenden internen Postvorschriften und auf die mit den verschiedenen fremden Staaten abgeschlossenen und derzeit in Wirksamkeit stehenden Postverträge bin ich zu meinem Bedauern nicht in der Lage, diesem Ansuchen Folge zu geben.

Ich bin weit entfernt, zu verkennen, daß die Last, welche den Eisenbahnunternehmungen durch die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der Post auferlegt ist, bei der fortwährenden Zunahme des Fahrpostverkehres immer größer und die Bewältigung derselben immer schwieriger wird.

Die Postverwaltung ist daher fortwährend bestrebt, die Hindernisse, welche dem Eisenbahnverkehre aus der Beförderung der großen Zahl der Postsendungen erwachsen, durch eine zweckentsprechende Vertheilung der letzteren auf die verschiedenen nach einer und derselben Richtung verkehrenden Züge zu beseitigen.

Die Postämter werden unter Einem beauftragt, die Annahme von Fahrpostsendungen, Baargeldsendungen ausgenommen, deren Gewicht 100 Pfund übersteigt, unbedingt abzulehnen. (HM. 10. Juli 1873, Z. 23951, CB. 1873 : 169.)

i. Militärtransporte.

§. 69. Wenn zur Beförderung von Truppen oder Militäreffecten von der Eisenbahn Gebrauch gemacht werden will, so ist auf Anordnung eines Militärlandes-, eines Armeecorps- oder noch höheren Militärcommando, oder des k. k. Kriegsministeriums, die Unternehmung verpflichtet, der Militärverwaltung hiezu alle dienlichen Betriebsmittel gegen eine angemessene, im wechselseitigen Einverständnisse festzusetzende Vergütung (welche jedoch die gewöhnlichen Tarifpreise nicht übersteigen darf) sogleich und mit Bevorzugung vor jedem anderweitigen Transporte zur Verfügung zu stellen.

Sollten dadurch die regelmäßigen Züge unterbrochen werden, so ist die Post mit dem Militärtransportzuge zu befördern.

k. Im Belagerungszustande und in Kriegszeiten.

§. 70. Im Belagerungszustande, sowie in Kriegszeiten steht der hiezu berufenen Militärbehörde das Recht zu, soweit es strategische oder sonst militärische Rücksichten gebieten, gegen angemessene Entschädigung den Bahnbetrieb ganz oder *zum Theile* zu militärischen Zwecken zu benützen oder auch *einzustellen.*

Der Verkauf und die Verleihung von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln , — insoweit es sich nicht um den Uebergang und den Austausch der= n in regelmäßigen Turnus handelt — ohne vorher eingeholte h. o. hmigung nicht stattfinden. (HM. 30. Sept. 1880, Z. 30731, CB. : 121.)

D. Aufsicht und Controle.

1. Von Seite der Bahndirection.

. 71. Die unmittelbare Aufsicht über die Bahnbeamten Diener steht der Bahndirection selbst zu.

Dieselbe hat die Verpflichtung, darüber zu wachen, daß tliche Beamte und Diener ihre Instructionen genau be- , ihre Pflichten treu erfüllen, daß die zur Sicherheit Ordnung des Betriebes erlassenen gesetzlichen Vorschriften ig beobachtet werden.

. 72. Die Direction ist für die Erfüllung dieser Ver- chkeit verantwortlich.

Derselben steht aber auch das Recht zu, gegen die ihre t verletzenden Beamten und Diener nach Maßgabe iesfälligen Dienstesvorschriften und Instruc- en, Ordnungs- und Disciplinarstrafen zu verhängen.

Die Handhabung der bestehenden Disciplinarvorschriften über die bahnbediensteten gehört dem Gebiete des öffentlichen Rechtes an. Giltigkeit der im einzelnen Falle getroffenen Disciplinarverfügungen demnach nicht nach privatrechtlichen Normen beurtheilt werden und scheint eine Ueberprüfung von Disciplinarerkenntnissen durch den richter überhaupt ausgeschlossen. (OGH. 13. Dec. 1883, Z. 7958, . Ger. Ztg. 1884 : 9.)

2. Von Seite der Generalinspection.

. 73. Die höhere Aufsicht und Controle zur Hand- g der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisen- n (u. z. sowohl bei Staats-, als bei Privatbahnen) wird ner zu diesem Behufe aufzustellenden Generalinspection isenbahnen (einem Generalinspector und den ihm unter- neten Commissären) ausgeübt, deren Wirkungskreis durch besondere Dienstinstruction bestimmt ist. Diese General- tion untersteht unmittelbar dem k. k. Ministerium für l, Gewerbe und öffentliche Bauten.

a. Im Allgemeinen.

. 74. Die Generalinspection ist im Allgemeinen ver- et, die *genaue Befolgung* aller sich auf den Eisenbahn-

betrieb beziehenden gesetzlichen Anordnungen, und insbesondere des gegenwärtigen Gesetzes sorgfältig zu überwachen, die entdeckten Gebrechen so schnell als möglich zu beseitigen, und die Veranlassung zu treffen, daß die Schuldtragenden der gesetzlichen Ahndung unterzogen werden.

b. In Betreff des Bauzustandes der Bahn.

§. 75. Insbesondere hat die Generalinspection ihr Augenmerk auf den Bauzustand der Bahn, der Bahngebäude und des anderen Bahnzugehöres zu richten, und die Betriebsdirectionen, oder nach Umständen die Betriebsunternehmungen zu verhalten, alle, aus was immer für Ursache entstehenden, die Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes gefährdenden Mängel, Unvollkommenheiten und Schadhaftigkeiten auf das schleunigste zu verbessern und ordnungsmäßig herzustellen.

c. In Betreff der Betriebsmittel.

§. 76. Auf gleiche Weise liegt der Generalinspection die Verpflichtung ob, den Zustand der Betriebsmittel (des ganzen Betriebs-Fundus-instructus), sowie der zur Verhütung von Unglücksfällen, und zur Rettung beim Eintritte derselben, erforderlichen Mittel, überhaupt aller im §. 2 gedachten Gegenstände zu überwachen, und die Betriebsunternehmungen anzuhalten, dafür zu sorgen, daß diese Gegenstände stets in der gehörigen Menge und Qualität vorhanden seien.

d. In Betreff der Fahrordnung, der Tarife und Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr.

§. 77. Die Generalinspection ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die kundgemachte Fahrordnung, die Tarife und die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr genau beobachtet, und alle begründeten Beschwerden in dieser Beziehung mit thunlichster Beschleunigung behoben werden.

In Fällen von Störungen im Bahnbetriebe oder eingetretenen Unglücksfällen ist die Generalinspection berechtiget und verpflichtet, von der Betriebsunternehmung (sowie von *sämmtlichen* Bahnbeamten und Dienern) die schleunigste und *wirksamste* Abhilfe anzusprechen.

e. In Betreff der Beamten und Diener.

§. 78. Die Generalinspection hat ferner das Recht und die Verbindlichkeit, sämmtliche Beamte und Diener (sowohl der Staats- als Privateisenbahnen) in ihren Dienstesverrichtungen zu überwachen, und alle diejenigen, welche sich eine Außerachtlassung ihrer Instruction, oder dieses Gesetzes, oder was immer für eine Dienstesvernachlässigung zu Schulden kommen lassen, nach Maßgabe dieses Gesetzes oder der sonstigen, in dieser Beziehung erlassenen Verordnungen zur strengen Verantwortung zu ziehen, oder nach Beschaffenheit des Falles dem competenten Strafgerichte zur Bestrafung anzuzeigen.

aa. Disciplinargewalt der Generalinspection im Allgemeinen.

§. 79. Die Wichtigkeit des Eisenbahnbetriebes für das öffentliche Wohl macht es nothwendig, der Generalinspection in Betreff sämmtlicher an Staats- und Privateisenbahnen angestellten Beamten und Diener (mit Ausnahme der im §. 85 erwähnten Directoren und Directionsmitglieder) nach Maßgabe des ihnen zu Schulden kommenden Dienstvergehens, und zwar gegen die Beamten und Diener der Privatbahnen die im §. 80 erwähnten Ordnungs- und gegen die Beamten und Diener der Staatsbahnen die in den §§. 80 und 81 angeführten Ordnungs- und Disciplinarstrafen (§. 83) zu verhängen, und bei den Staatseisenbahn-Beamten und -Dienern auch zu vollziehen, bei den Privateisenbahn-Beamten und -Dienern aber der Direction anzuzeigen und darauf zu dringen, daß durch dieselbe deren Vollzug bewerkstelliget werde.

bb. Verfügungen zur Erhaltung der Ordnung.

§. 80. Als Verfügungen zur Erhaltung der Ordnung werden erklärt:

1. Die Mahnung, d. i. die einfache Erinnerung an die dem Beamten oder Diener obliegenden Dienstpflichten.

2. Die Rüge, d. i. der eindringliche Tadel wegen eines vorgekommenen Dienstvergehens, mit Hinweisung auf die gesetzlichen Folgen wiederholter Pflichtverletzung.

cc. Disciplinarstrafen.

§. 81. Die nach diesem Gesetze zu verhängenden Disciplinarstrafen sind:

1. Verweise, welche stets mit Androhung strengerer Disciplinarstrafen für den Fall der Wiederholung zu verbinden sind.

2. Geldstrafen bis zu dem Betrage eines Monatsgehaltes oder -Lohnes.

3. Die Dienstessuspension für die Dauer einer anhängigen Disciplinar- oder strafgerichtlichen Untersuchung.

4. Die Entfernung vom Dienste.

Auf diese Entfernung vom Dienste kann (wenn sich aus der Untersuchung zeigen sollte, daß der Schuldtragende nach seinen Kenntnissen oder seiner Gemüthsbeschaffenheit, oder wegen des wiederholt bewiesenen Mangels an dem nöthigen Fleiße, oder der erforderlichen Aufmerksamkeit für den Betriebsdienst entweder überhaupt, oder für einen gewissen Zweig desselben nicht geeignet ist) entweder auf einen gewissen Zeitraum, oder für immer, u. z. entweder allgemein oder für eine specielle Geschäftsführung erkannt werden.

Bei einer zeitlichen Ausschließung sind auch die Bedingungen vorzuzeichnen, welche für den Fall der Wiederanstellung von den Betreffenden zu erfüllen sein werden.

dd. Erkenntnisse und Rechtsmittel dagegen.

§. 82. Diese Strafen sind nach Maßgabe der eintretenden Erschwerungs- oder Milderungsumstände, mit Rücksicht auf den Grad und die Art des Dienstvergehens, auf die allenfällige Wiederholung desselben, auf die hiedurch herbeigeführte größere oder geringere Gefahr, oder die Größe des verursachten wirklichen Schadens zu bemessen.

Zur Verhängung der im §. 80, 1 und 2, und der im §. 81, 1, 2 und 3, angeführten Strafen, sowie zur Entfernung des Wächterpersonales vom Dienste sind sowohl der Generalinspector, als auch die exponirten Commissäre ermächtiget; die Entfernung vom Dienste gegen Beamte und das übrige Dienstespersonale kann bloß der Generalinspector verfügen.

Jede dießfällige Strafe muß übrigens mit einem gehörig motivirten, dem Bestraften im Originale und seiner vorgesetzten Direction in ämtlicher Abschrift einzuhändigenden Erkenntnisse nach vorhergegangener ordnungsmäßiger Erhebung oder Untersuchung ausgesprochen werden.

Bei einer solchen Untersuchung sind die Sicherheits- und *politischen* Behörden verpflichtet, der Generalinspection (z. B. *durch* Einvernehmung von Zeugen ꝛc.) hilfreiche Hand zu leisten.

Gegen alle vorerwähnten Erkenntnisse kann die Beschwerde an das Handelsministerium gerichtet werden.

Diese Beschwerde ist längstens vierzehn Tage nach zugestelltem Erkenntnisse einzubringen, und hat in den Fällen 3 und 4 des §. 81 keine aufschiebende Wirkung.

ee. Qualificationstabellen.

§. 83. Jede zuerkannte Strafe ist in den über die Eisenbahn-Beamten und -Diener zu führenden Qualificationstabellen (deren Formulare die Staatsverwaltung festsetzen wird), gehörig anzumerken.

ff. Ausführung der Erkenntnisse.

§. 84. Die Betriebsdirectionen der Staatseisenbahnen, sowie die Directionen der Privateisenbahnvereine sind verpflichtet, die nach Vorschrift dieses Gesetzes gefällten Erkenntnisse in Vollzug zu setzen, sowie allen zur Handhabung der Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erlassenen Verfügungen der Generalinspection willige Folge zu leisten.

Insbesondere darf ein durch rechtskräftiges Erkenntniß entlassenes Individuum bei keiner Eisenbahn in dem österreichischen Reiche zu dem Geschäfte, für welches das Urtheil lautet, ohne besondere Bewilligung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten verwendet werden.

3. Strafen gegen die Direction und Mitglieder der Unternehmungen.

§. 85. Sollte eine Betriebsdirection der Staatseisenbahnen oder eine Direction eines Privateisenbahnvereines sich weigern, die Erkenntnisse oder Anordnungen der Generalinspection ungesäumt in Vollzug zu setzen, oder sollte wider Vermuthen den Directionsmitgliedern selbst irgend ein Verschulden, sei es durch eine Handlung oder Unterlassung, eine Uebertretung dieses Gesetzes oder sonstiger in Bezug auf den Eisenbahnbetrieb erlassenen Verordnungen zur Last fallen, so ist die Generalinspection verpflichtet, hievon ohne Verzug dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten die Anzeige zu machen.

Das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten ist in solchen Fällen berechtiget, gegen die Betriebsdirectoren *der Staats- und Privateisen*bahnen die im §. 81

erwähnten Disciplinarstrafen in Anwendung zu bringen, u
bei Privateisenbahnen überdieß die etwa schuldtragenden M
glieder des Privateisenbahnvereines selbst durch die compete
Behörde zur gesetzlichen Strafe zu ziehen.

Auch haben die betreffenden Statthaltereien das Re
über im Collegialwege gefaßte Beschlüsse die Privateisenba
Unternehmungen durch Geldbußen von hundert Gulden
zweitausend Gulden C. M. oder durch sonstige gesetzli
Mittel anzuhalten, die denselben in Betreff auf Sicherh
und Ordnung obliegenden Verbindlichkeiten innerhalb ei
anzuberaumenden Termines zu erfüllen.

Die dießfälligen Geldbußen sind nach fruchtlosem V
streichen des Termines durch die Statthaltereien einzutreib
Wären die Bahn- oder die Betriebsmittel in einen solch
Zustand gekommen, daß dadurch die Sicherheit der Benützu
und des Betriebes gefährdet werden, so ist von dem Minist
rium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten der Betri
auf der ganzen Bahn, oder den betreffenden einzelnen Streck
einzustellen und nöthigenfalls die Herstellung von Seite de
Staates auf Kosten des Vereines zu veranlassen.

4. Verwendung der Disciplinarstrafgelder.

§. 86. Sämmtliche nach diesem Gesetze im Disciplina
wege verhängten Geldbußen verfallen dem Pensionsfonde de
Eisenbahnunternehmung, oder falls kein solcher Pensionsfon
vorhanden ist, wenn die Privatunternehmung als solche d
Strafe zahlt, dem Armenfonde des Ortes oder der Gemeind
wo der Verurtheilte seinen Aufenthalt hat.

5. Strafgerichtlich verpönte Handlungen der Ange stellten der Bahn.

§. 87. Sollte ein Angestellter der Bahn in Bezug a
den Bahnbetrieb sich irgend einer in den allgemeinen Stra
gesetzen für strafbar erklärten Handlung oder Unterlassu
schuldig machen, so trifft denselben auch die in den Stra
gesetzen verhängte Strafe, welche von dem competenten Stra
gerichte zuzuerkennen ist.

Für einen solchen Fall ist das Disciplinarverfahren zw
unabhängig von der strafgerichtlichen Amtshandlung und selb
eines allenfälligen strafgerichtlichen Freisprechungserkenntniss
durchzuführen; die zuerkannte Disciplinarstrafe aber (mit An

nahme einer etwa noch früher erforderlichen Dienstessuspension) erst nach beendeter strafgerichtlicher Amtshandlung in Vollzug zu setzen sowie bei Vollziehung dieser Disciplinarstrafe auf das von dem Strafgerichte gefällte Straferkenntniß gehörig Rücksicht zu nehmen.

Nach §. 87 der Betriebsordnung ist die Beendigung der strafgerichtlichen Amtshandlung nicht für die Zuerkennung, sondern bloß für die Vollziehung von Disciplinarstrafen abzuwarten. (GJ. 2. Aug. 1871, CB. 1871 : 68.)

6. Kosten der Aufsicht.

§. 88. Die Kosten der Generalinspection werden im Allgemeinen vom Staate bestritten, dagegen sind die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet, den Beamten der Generalinspection und den politischen und polizeilichen Beamten bei den in Angelegenheiten der Eisenbahn vorkommenden Dienstreisen Freikarten der ersten Wagenclasse zu ertheilen.

§. 89. Die Betriebsunternehmungen der Privateisenbahnen sind ferner verpflichtet, der Staatsverwaltung mittelst einer von dem betreffenden Ministerium festzusetzenden Pauschalsumme, denjenigen Mehraufwand zu ersetzen, welcher dem hohen Aerar aus Anlaß der bezüglichen Bahn, für die eigentliche Polizeiaufsicht (insbesondere nach Abschnitt II dieses Gesetzes) und für die gefällsämtliche Ueberwachung zur Last fällt.

Auch haben die Betriebsunternehmungen zum Behufe der Vornahme der bezüglichen Amtshandlungen für die Herstellung und Erhaltung der erforderlichen Amtslocalitäten, sowie in Fällen, wo es von dem competenten Ministerium für nothwendig erkannt werden sollte, für die anständige Unterkunft der betreffenden Beamten und Diener Sorge zu tragen.

Nach §. 89 der Betriebsordnung sind die Betriebsunternehmungen der Privateisenbahnen verpflichtet, der Staatsverwaltung, mittelst einer von dem betreffenden Ministerium festzusetzenden Pauschalsumme, denjenigen Mehraufwand zu ersetzen, welcher dem Aerar aus Anlaß der bezüglichen Bahn für die gefällsamtliche Ueberwachnng zur Last fällt. Auch haben die Betriebsunternehmungen zum Behufe der Vornahme der bezüglichen Amtshandlungen für die Herstellung und Erhaltung der erforderlichen Amtslocalitäten, sowie in Fällen, wo es von dem competenten Ministerium für nothwendig erkannt werden sollte, für die anständige Unterkunft der betreffenden Beamten und Diener Sorge zu tragen. In Vollziehung dieser Allerhöchsten Bestimmungen findet man im Einvernehmen mit dem Handelsministerium Nachstehendes festzusetzen:

1. Der Anspruch der Staatsverwaltung gegenüber den Privateisenbahnen auf die Herstellung und unentgeltliche Ueberlassung von Amtslocalitäten auf Grund des §. 89 der Betriebsordnung ist insoweit geltend, als diese Localitäten nach dem Erkenntnisse der Finanzverwaltung zur Vollziehung der gefällsamtlichen Ueberwachung der mittelst

der Eisenbahn verfrachteten zoll- oder verzehrungssteuerpflichtigen Gegenstände bei ihrer Abladung in den Bahnhöfen oder bei der Sonderung der steuerbaren von den nicht steuerbaren Waaren unerläßlich sind. Auch ist die Eisenbahn verpflichtet, für die Beamten und Aufsichtsindividuen, welche behufs der erwähnten Amtshandlungen im Bahnhofe wohnen müssen, anständige Wohnungen unentgeltlich beizustellen. Sollte es jedoch im Wunsche der Eisenbahnverwaltung oder vielleicht auch der Staatsverwaltung liegen, daß in dem Bahnhofe nicht bloß die erwähnte gefällsamtliche Ueberwachung, sondern die vollständige zollamtliche Abfertigung dieser Waaren stattfinde, so wird der Antheil, welchen die eine oder die andere Verwaltung an den Kosten der herzustellenden Localitäten zu übernehmen hat, von Fall zu Fall durch das betreffende Uebereinkommen festzustellen sein.

2. In der Regel werden die in einem Bahnhofe ausgeladenen zollpflichtigen Waaren sogleich oder ehemöglichst zum Zollamte gebracht, und es findet eine Einlagerung derselben im Bahnhofe nicht statt. Wünscht jedoch die Eisenbahnunternehmung, daß dieselben zeitweise im Bahnhofe eingelagert werden, so ist sie auch verpflichtet, die nöthigen Magazinsräume auf ihre Kosten herzustellen, welche unter amtlicher Aufsicht und Sperre verbleiben. Den Lagerzins kann die Eisenbahnunternehmung nach den Bestimmungen des Zolltarifs und mit Ausschließung der Lagergebühren nach dem Bahntarife für sich einheben.

3. Zu dem Mehraufwande des Staates, den die betreffenden Eisenbahnen mittelst eines Pauschals dem hohen Aerar nach der Betriebsordnung zu ersetzen haben, gehören bloß die Erhaltungskosten für die wegen der gefällsamtlichen Ueberwachung erforderliche Mehrzahl von Beamten und Aufsichtsindividuen, dann die Fuhrkosten, Taggelder ꝛc. für diejenigen, welche zur Vollziehung der gefällsamtlichen Ueberwachung oder der weiteren Amtshandlungen entweder von Zeit zu Zeit excursive zum Bahnhofe entsendet oder aber daselbst bleibend exponirt werden müssen. Was übrigens die Forderungen wegen einer allfälligen Mehrzahl von Beamten betrifft, so behält sich das Finanzministerium vor, von Fall zu Fall darüber zu entscheiden, ob dieselben zu stellen oder davon Umgang zu nehmen sei. Der Ersatz der Kosten der Beamten, die in den Bahnhöfen zu regelmäßigen Zollabfertigungen verwendet werden, kann nur auf die, Zahl 1, erwähnten freiwilligen Uebereinkommen mit den Bahnverwaltungen begründet werden.

4. Die Forderungen des Staates sind auch für die Vergangenheit bis rückwärts zum Tage der Wirksamkeit der Betriebsordnung, und beziehungsweise bei später an Privatgesellschaften überlassenen Staatsbahnen bis rückwärts zum Uebergange der Bahn in ihren Besitz vom Tage der Errichtung solcher Zollanstalten geltend zu machen.

5. Es versteht sich von selbst, daß durch gegenwärtige Bestimmungen die Verpflichtungen der Privateisenbahnen, sowie die ihnen entsprechenden Zugeständnisse der Staatsverwaltung nicht geändert werden, welche auf Staatsverträgen, auf den Verträgen zwischen der Staatsverwaltung und den Eisenbahngesellschaften und den in Rechtskraft erwachsenen Anordnungen der Ministerien beruhen. Sie haben einfach den Zweck, bisher schwankend und streitig gewesene Verhältnisse zu regeln und die Normen zur Regelung der Verhältnisse für die Zukunft aufzustellen.

6. Unter Festhaltung dieser Grundsätze haben die Finanzlandesbehörden für jede der Privateisenbahnen ihres Gebietes unter Zuziehung von Abgeordneten der betreffenden Eisenbahngesellschaften erheben zu lassen:

a) An welchen Eisenbahnstationen werden Zollamtshandlungen gepflogen, *bestehen diese* bloß in der zollämtlichen Ueberwachung oder auch in *zollämtlichen* Abfertigungen, bleiben die zollpflichtigen Waaren in den

zinsräumen der Eisenbahn oder werden sie gleich in die Zoll-
ine geschafft?
viele Beamte und Diener, mit welchen Bezügen, werden zu
Amtshandlungen bleibend verwendet, wie viele und mit welchen
sen werden zu diesen Amtshandlungen exmittirt, wie hoch ist
ahresbetrag dieser Kosten, welcher Betrag hievon kann als dem
: zur Last fallende Mehrkosten angesehen werden?
: Localitäten werden als Kanzlei-, Wohnungs- und Magazins-
von der Zollverwaltung in den Eisenbahnstationen benützt?
welche Weise ist die Kosten- und Localitätsfrage bereits geregelt,
elcher Anordnung beruht diese Regelung?
tes oder das andere dieser Verhältnisse strittig oder schwankend,
eue Wünsche von Seite der Staats- oder Bahnverwaltung zur
je gekommen, auf welche Weise sollen diese Angelegenheiten unter
ndung der in gegenwärtiger Verordnung entwickelten Grund-
eregelt werden?
rgebniß dieser Erhebungen ist sodann unter Anschluß des eigenen
vorzulegen.
egenwärtiger Verordnung sind die Privateisenbahnverwaltungen
Finanzlandesbehörde, in deren Gebiet ihre Direction den Sitz
ständigen und anzuweisen, den anderen Finanzlandesbehörden,
et ihre Bahnen durchschneiden, die Abgeordneten für die abzu-
Localcommissionen namhaft zu machen. (FM. 20. Jän. 1859,
FMB. B. Nr. 4.)

1 §. 89 der Betriebsordnung lediglich im staatsfinanziellen Inter-
usdrücklich nur zu Gunsten des Staatsschatzes ausnahmsweise
orbehalt der Heranziehung der Eisenbahnunternehmungen zu ge-
besondere die Unterbringung von Aufsichtsorganen betreffenden
findet auf jene Fälle, in denen es sich um die Unterbringung
, mithin nicht auf Staatskosten fungirender Polizeiorgane han-
Anwendung. (HM. 25. März 1877, Z. 10515, CB. 1877 : 47.)

ht und Ueberwachung von Seite der Polizei-organe.

). Obgleich nach den vorstehenden Grundsätzen die
re Aufsicht und Controle des Eisenbahnbetriebes in
ministrativer Beziehung der Generalinspection und
: Instanz dem Ministerium für Handel, Gewerbe
liche Bauten zusteht, so sind doch auch sowohl die
unternehmungen, als auch die Beamten und Diener
erpflichtet, die allgemeinen Polizeigesetze zu befolgen,
stehen in dieser Beziehung der Ueberwachung der
organe und politischen Behörden.

ndlichkeit der Vorschriften für die privi-n und concessionirten Eisenbahnunter-nehmungen.

1. Den in diesem Gesetze enthaltenen Vorschriften
ichtungen sind auch die bereits concessionirten und

privilegirten Eisenbahnunternehmungen vom Tage, an welchem dieses Gesetz in Wirksamkeit tritt, unterworfen.

Neue Anschaffungen von Betriebsmitteln können bloß nach Vorschrift dieses Gesetzes stattfinden. Die bereits vorhandenen müssen längstens binnen fünf Jahren (vom Tage der Wirksamkeit dieses Gesetzes gerechnet) nach Vorschrift derselben umgeändert werden, wenn nicht über Einschreiten der Betriebsunternehmungen von Seite des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten eine längere Frist ausnahmsweise zugestanden wird.

§. 92. Für Eisenbahnen, welche mit anderen Kräften als Dampfmaschinen betrieben werden, wird durch eine besondere Betriebsordnung mit Benützung der auf die eigenthümlichen Verhältnisse derselben passenden Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes das geeignete bestimmt.

II. Verpflichtungen derjenigen Personen (des Publikums), welche die Eisenbahn benützen, oder sonst mit derselben in Beziehung kommen.

a. Allgemeine Verpflichtung.

§. 93. Diejenigen Personen, welche die Bahn zur Reise oder zur Versendung von Sachen benützen, haben sich nach den für die Beförderung festgesetzten und veröffentlichten Bedingungen zu benehmen, die für die Aufrechthaltung der Ordnung, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes erlassenen Vorschriften genau zu beobachten, und den Weisungen, welche etwa das Aufsichts- und Zugspersonale in dieser Beziehung zu ertheilen für nöthig findet, willige Folge zu geben.

b. Reiseurkunden und gefällsämtliche Amtshandlung.

§. 94. Jeder Reisende, der auf der Bahn befördert werden will, hat die rücksichtlich der Reiseurkunden erlassenen gesetzlichen Vorschriften genau zu befolgen, und die einer gefällsämtlichen Behandlung unterliegenden Sachen derselben gehörig zu unterziehen.

Diese Vorschrift ist ausdrücklich in den öffentlich kundzumachenden Aufnahmsbedingungen zu bemerken.

c. Auf- und Absteigen.

§. 95. Jeder Reisende hat sich des Auf- und Absteigens, während der Zug im Gange ist, des unnöthigen Oeffnens der Thüre und Betretung der Plattform zu enthalten.

d. Betreten der Bahn.

§. 96. Personen, die nicht zum Dienst- oder Arbeitspersonale der Bahn selbst gehören, oder die mit einer besonderen Erlaubniß hiezu nicht versehen sind, dürfen die Bahn, die dazu gehörigen Räume, Böschungen, Bermen, Gruben ꝛc. nicht betreten, ausgenommen an den für die Zu- und Abgänge, und für das Auf- und Absteigen festgesetzten Plätzen der Bahnhöfe, an den zum Uebergange über die Bahn festgesetzten Punkten, endlich in den zur Versendung gewidmeten Localitäten.

Das eigenmächtige Eröffnen der Bahnschranken, sowie das Durchschlüpfen oder Uebersteigen derselben ist untersagt; der Uebergang über die Bahn ist bloß gestattet, jedoch ohne auf derselben zu verweilen, wenn die Absperrschranken offen angetroffen werden, oder nachdem deren Oeffnung durch das Bahnaufsichtspersonale stattgefunden hat.

Die mit Thieren bespannten Fuhrwerke, dann Reitpferde und Treibvieh dürfen beim Zuwarten auf die Eröffnung der Schranken, der Bahn nicht zu nahe kommen; den dießfälligen Warnungen des Aufsichtspersonales ist genau Folge zu leisten.

Das Handelsministerium hat mittelst Zuschrift vom 6. Juli, Z. 23462, die Abschrift eines Erlasses hieher mitgetheilt, welchen dasselbe aus Anlaß der in neuerer Zeit wieder häufiger vorkommenden Verunglückungen von Menschen auf Eisenbahnen an sämmtliche Verwaltungen der im dießseitigen Reichsgebiete im Betriebe stehenden Eisenbahnen gerichtet hat, und zugleich das Ansuchen gestellt, die politischen Unterbehörden anzuweisen, damit dieselben den auf die Verhütung von Eisenbahnunfällen gerichteten Bestrebungen der Bahnverwaltungen und ihrer Organe die erforderliche Unterstützung sowohl selbst als auch mittelst der Gensdarmerie zuwenden.

In Entsprechung dieses Ansuchens beehre ich mich Ew. ꝛc. um die geeigneten dießbezüglichen Weisungen an die unterstehenden Behörden anzugehen. Vor Allem scheint es wünschenswerth, daß die politischen Behörden über vorgekommene Anzeigen, woferne sich der Fall nicht strafgerichtlich qualificirt, sofort und mit aller Strenge die Amtshandlung vornehmen. Ferner ist es dringend nothwendig, auf die Abstellung des hie und da bereits zur Gewohnheit ausgearteten unbefugten Betretens der Eisenbahn durch die Passanten hinzuwirken, zu welchem Zwecke sich die Veranlassung der zeitweisen Nachschau durch Gensdarmeriepatrouillen an den betreffenden Stellen *empfehlen dürfte.*

Sollte das Betreten des Bahnkörpers durch den schlechten Zustand der nebenentlang oder über dieselbe führenden Communicationen, oder durch den gänzlichen Mangel dieser letzteren herbeigeführt werden, so wäre durch die politischen Unterbehörden im geeigneten Wege Abhilfe zu schaffen.

Endlich dürfte es zweckmäßig erscheinen, daß die verschärften Maßregeln, zu welchen vorgekommene Unglücksfälle Anlaß gegeben haben, durch die Landeszeitungen und sonstige Publicationen in den von Eisenbahnen durchzogenen Bezirken die möglichste Verbreitung finden. (M. d. J. 22. Juli 1873, Z. 12710, CB. 1873 : 92.)

Es ist zur Kenntniß des Handelsministers gekommen, daß der Bahnkörper von Eisenbahnen von Seite der Gensdarmerie und Finanzwache bei Diensteswerrichtungen oft als Fußweg benützt wird, und daß diese Organe den Aufforderungen der Bahnwächter, die Bahn zu verlassen, keine Folge geben, indem sie sich auf die Verordnung des Handelsministeriums vom 13. November 1852, Nr. 22011 (HVB. 1852, Nr. 90) stützen, mit welcher aus Anlaß eines vorgekommenen Falles, daß die in Ausübung ihres Dienstes begriffene Gensdarmerie vom Betreten eines Wächterhauses auf der Eisenbahn abgehalten werden wollte, das Eisenbahnaufsichtspersonale im Sinne der §§. 90, 96 und 101 der Eisenbahnbetriebsordnung angewiesen wurde, der Gensdarmerie sowohl, als allen gehörig legitimirten polizeilichen Aufsichtsorganen keinerlei Hindernisse zu legen, so oft dieselben in Ausübung ihrer Dienstespflichten die Bahn oder die zum Betriebe gehörigen Localitäten betreten müssen, um eine ihnen obligate polizeiliche Amtshandlung vorzunehmen.

Die persönlichen Gefahren, welchen die Sicherheits= und Finanzorgane durch das Gehen auf dem Bahnkörper, insbesondere bei Nebel und Schneegestöber ausgesetzt sind, haben das Handelsministerium veranlaßt, an das Finanzministerium und das Landesvertheidigungs=Ministerium unterm 23. Febr. 1874, Z. 2574, das Ersuchen zu richten, jene Organe darüber aufklären zu lassen, daß in obenerwähnter Verordnung denselben die Befugniß zur Benützung des Bahnkörpers als Fußweg nicht zugesprochen wurde und daher diese Gepflogenheit dort, wo sie besteht, abzustellen ist.

Das Landesvertheidigungs=Ministerium hat nun mit Erlaß v. 11. März 1874, Nr. 2807—823, die sämmtlichen Landes=Gensdarmeriecommanden hievon mit dem Auftrag in Kenntniß gesetzt, in diesem Sinne an die unterstehenden Mannschaften die entsprechenden Weisungen zu erlassen.

Das Finanzministerium hat den Finanzlandes= und Finanzbezirksdirectionen mit Erlaß vom 13. März 1874, Z. 5483, den gleichen Auftrag ertheilt, hiebei aber ausdrücklich bemerkt, daß, insoferne die gefällsämtlichen Interessen das Betreten der Bahnlinie, insbesondere an der Grenze im Streifdienste erheischen und dieses Betreten zur Ausübung des obliegenden Dienstes oder der vorgeschriebenen Amtshandlung unbedingt erforderlich ist, in dieser Hinsicht von Seite der Bahnangestellten oder Bahnwächter den Finanzwachorganen keinerlei Hindernisse gemacht werden dürfen. (HM. 30. März 1874, Z. 8587, CB. 1874 : 40.)

Es ist zu meiner Kenntniß gelangt, daß hie und da fremde Arbeiter und sonstige zum Bahnpersonale nicht gehörige Personen in den Wächterhäusern beherbergt werden, und daß diese Personen in dem Glauben hiedurch zum Betreten des Bahnkörpers berechtigt zu sein, den Anordnungen des Aufsichtspersonales keine Folge geben.

Die Statthalterei für Böhmen hat bereits an die ihr unterstehenden Bezirkshauptmannschaften die Weisung ergehen lassen, auf das Vorkommen derartiger schon durch die allgemeinen polizeilichen Vorschriften über das Meldungs= und Fremdenbeherbergungswesen untersagten Unzukömmlich-

teiten ein wachsames Auge zu haben, und denselben durch Anwendung der gesetzlichen Strafbestimmungen, sowie durch Anhaltung der Landespolizeiorgane zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Verpflichtung entgegen zu treten.
Die Verwaltungen werden aufgefordert, auch das unterstehende Bahnaufsichtspersonale in dieser Richtung entsprechend zu instruiren. (HM. 14. April 1874, Z. 10078, CB. 1874 : 55.)

Laut anher gelangten Mittheilungen wurde über hierortige Anregung in der am 3. December 1874 zu Prag abgehaltenen Conferenz der Eisenbahndirectoren der Beschluß gefaßt, dem Bahnpersonale die Weisung zu ertheilen, daß das im §. 96 der Eisenbahnbetriebsordnung ausgesprochene Verbot des Betretens der Bahn von Seite des Militärs anläßlich von Exercitien bloß auf das Betreten des Bahnkörpers, d. i. des Dammes, der Einschnitte, Böschungen und Bermen zu beschränken sei.
Hievon geschieht die allgemeine Verlautbarung mit dem Auftrage, Uebergriffe hintanzuhalten, eventuell strenge zu ahnden. (RKM. 24. Febr. 1875, Z. 458, Abth. 5, CB. 1875 : 43.)

Das Reichs-Kriegsministerium hat mit dem im Originale mitfolgenden Reverse die Erklärung abgegeben, die Schadloshaltung der Bahnunternehmungen für den Fall zu übernehmen, als einer derselben in Folge Verunglückung einer mit dem Präcisionsnivellement auf dem Bahnkörper betrauten Militärperson eine Ersatzleistung auf Grund des Haftgesetzes vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27, auferlegt werden sollte. (HM. 3. Jän. 1877, Z. 39587, CB. 1877 : 7.)

Erklärung.

Das Reichs-Kriegsministerium erklärt Namens des Militärärars, daß es alle Schadenersatzbeträge, welche die cisleithanischen Eisenbahnen auf Grund des Haftungsgesetzes vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27, an jene Officiere beziehungsweise Militärpersonen, welche gelegentlich des ihnen gestatteten Betretens des Bahnkörpers bei Ausführung der Arbeiten des Präcisionsnivellements körperlich verletzt oder getödtet wurden, resp. an deren Angehörige und sonstige Anspruchsberechtigte zu leisten gesetzlich verpflichtet erscheinen, übernehmen, d. h. der betreffenden Bahnunternehmung vollständig vergüten wolle und werde.
Wien, 21. December 1876.

Die Benützung einzelner Bahnobjecte durch Privatpersonen ist nach §. 96 der Eisenbahnbetriebsordnung zwar nicht absolut auszuschließen, jedoch insbesondere wegen der die Gesellschaft nach dem Gesetze vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27, treffenden Verantwortlichkeit auf die allerdringendsten Fälle zu beschränken. In den Passirscheinen sind übrigens solche Merkmale der berechtigten Personen aufzunehmen, um jeden Mißbrauch hintanzuhalten und auch eine entsprechende Controle seitens der öffentlichen Sicherheitsorgane zu ermöglichen. (HM. 23. März 1878, Z. 1556, CB. 1878 : 47.)

Die niederösterreichische Regierungsverordnung vom 18. November 1847, Z. 59097 (niederösterreichische Prov.-Ges.-Samml., Bd. 27, Jahrg. 1847, Nr. 135), mit welcher dem Jagdschutzpersonale das Betreten des Bahnkörpers gestattet wurde, ist mit Rücksicht auf die allgemeine Fassung des §. 96 der für die ganze Monarchie erlassenen Betriebsordnung als aufgehoben zu betrachten und ist das Handelsministerium im Hinblicke auf die strengen Vorschriften des Eisenbahn-Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27, nicht in der Lage, eine Ausnahme von dem bezogenen Paragraphen der Betriebsordnung zu Gunsten des Jagdpersonales zuzulassen. (HM. 9. Oct. 1878, Z. 22029, CB. 1878 : 120.)

Die Bestimmungen des §. 96 der Betriebsordnung und des §. 5 des Eisenbahnbetriebsreglements über das Betreten der Bahnen durch das Publikum haben auf allen Bahnen ohne Ausnahme, mithin auch auf jenen secundären Charakters Anwendung zu finden, daher es nicht gestattet werden kann, daß das Publikum derlei Bahnen, wenngleich keine Absperrungen und Einfriedungen bestehen, an andern als den hiezu bestimmten Punkten überschreite, oder dieselben gar als Fußweg benütze.

Hiezu liegt auch umsoweniger eine Veranlassung vor, als gerade bei solchen Bahnen, wegen des Entfallens der Bedienung von Absperrvorrichtungen, Bahnübergänge eventuell unter einer geringen Beitragsleistung seitens der interessirten Gemeinden oder einzelner Besitzer an allen geeigneten Punkten leicht angebracht werden können. (HM. 30. Dec. 1878, Z. 35924, CB. 1879 : 2.)

Dem zum Schutze einzelner Zweige der Landescultur aufgestellten Wachpersonale (Feld=, Forst=, Jagdschutzpersonale 2c.), auf welches die Handelsministerialerläſſe vom 13. November 1852, Z. 22011/E., HMVB. Nr. 90 und vom 27. Juni 1874, Z. 19119, betreffend das Betreten der Eisenbahnen durch die Sicherheits= und Finanzorgane nicht Anwendung finden, ist derzeit im Sinne des §. 96 der Betriebsordnung das Betreten der Bahnanlagen und das Ueberschreiten des Bahnkörpers, außer an den hiezu allgemein festgesetzten Punkten, nicht gestattet.

Nachdem nun auch diese Organe in Ausübung ihres Dienstes, insbesondere wenn es sich darum handelt, die Verübung einer strafbaren Handlung zu verhindern, oder den Uebertreter zu verfolgen, oder solche Gegenstände aufzusuchen, welche sich zur Verübung einer strafbaren Handlung eignen oder von einer solchen herrühren, in die Lage kommen können, die Bahnanlagen zu betreten und in dieser Richtung von Seite von Grundbesitzern und Jagdinhabern wiederholt Ansuchen gestellt worden sind, so behält sich das Handelsministerium auf Grund des mit den Ministerien des Innern und für Ackerbau gepflogenen Einvernehmens vor, über specielles Ersuchen unter den, von Fall zu Fall mit Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse der betreffenden Bahnstrecke und des Haftgesetzes vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27, festzustellenden Bedingungen zu gestatten, daß die im Eingange erwähnten Aufsichtsorgane in Ausübung ihres Dienstes die Bahnanlagen betreten und zur unmittelbaren Verhinderung einer Gesetzübertretung oder bei Verfolgung eines Gesetzübertreters die Bahn auch außerhalb der bestimmten Bahnübergänge überschreiten.

Das bezügliche Ansuchen haben die Dienstherren unmittelbar bei der betreffenden Eisenbahnverwaltung anzubringen, welche dasselbe in Begleitung ihrer Anträge an das Handelsministerium vorzulegen hat.

In jedem einzelnen Falle sind die bezeichneten Aufsichtsorgane, für welche die besondere Erlaubniß ertheilt wird, von Seite der Bahnverwaltungen mit Legitimationen zu versehen und ist das betreffende Bahnaufsichtspersonale genau zu informiren. Die Benützung der Bahn als Fußweg bleibt auch diesen Organen untersagt. (HM. 31. Dec. 1878, Z. 35834, CB. 1879 : 11.)

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Gensdarmerie zum Betreten und selbst zum Begehen des Bahnkörpers berechtigt sei, wenn dieser Bahnkörper eben das Object bildet, dessen specielle Ueberwachung durch sie erfolgen solle. (HM. 4. Nov. 1879, Z. 28830, CB. 1879 : 127.)

Ueber Anordnung des Handelsministeriums vom 17. Februar 1881, *Z. 1980*, werden sämmtliche österreichische Eisenbahnverwaltungen hiemit *angewiesen*, den betreffenden untergeordneten Organen die gemessensten *Weisungen* zu ertheilen, daß im Sinne der bezüglichen Bestimmungen der

Betriebsordnung und der Grundzüge der Vorſchriften für den Verkehrsdienſt die Abſperrvorrichtungen bei Wegüberſetzungen zum Zwecke des ungehinderten und ſicheren Zugsverkehrs und der Vornahme von Wagenverſchiebungen nur ſo lange, als es unbedingt nothwendig iſt, geſchloſſen zu bleiben haben, widrigenfalls die ſchuldtragenden Bahnorgane im Disciplinarwege zur Verantwortung gezogen werden müßten. (GJ. 24. Febr. 1881, Z. 15607, CB. 1881 : 33.)

§. 97. In der unmittelbaren Nähe der Bahn dürfen Thiere bloß unter ſorgfältiger Aufſicht weiden, und es iſt dafür Sorge zu tragen, daß ſie die Bahn und das Zugehör nicht betreten, oder die Einfriedungen überſchreiten und nicht bei der Vorüberfahrt der Züge ſcheu werden.

e. Beſchädigung und Veränderung an der Bahn.

§. 98. Jede Beſchädigung, jede Verrückung oder Veränderung an der Bahn und ihrem Zugehöre, folglich nicht bloß an dem Geleiſe, ſondern auch an den Dämmen, Bermen, Gräben und an den Bauobjecten, Einfriedungen, Verſchließſchranken, Warnungstafeln, Gefällsſäulen, Meilenzeigern, Signalvorrichtungen ꝛc. iſt verboten, ebenſo iſt es ſtrengſtens verboten, Gegenſtände was immer für einer Art auf die Bahnſchienen, oder neben dieſelben im Bereiche der Bahn oder des Zugehöres zu legen, oder Signale nachzuahmen.

Den Reiſenden iſt endlich jede Beſchädigung der Fahrbetriebsmittel unterſagt.

f. Anrainer der Bahn und Benehmen in der Nähe derſelben.

§. 99. In der Umgebung der Bahn dürfen von den Anrainern Anſtalten nicht getroffen oder Herſtellungen nicht ausgeführt werden, welche den Beſtand der Bahn oder ihres Zugehöres oder die regelmäßige und ſichere Benützung derſelben gefährden, oder welche eine Feuersgefahr herbeiführen könnten. Zu Terrainsveränderungen, wodurch die Stelle, wo die Veränderung vorgenommen werden ſoll, dem Bahneigenthume näher gerückt würde, dann zu Bauführungen, welche in dem als feuergefährlich erklärten Bereiche vorgenommen werden wollen, muß immer vorläufig die Bewilligung der zur Oberaufſicht über den Betrieb berufenen, ſowie von der betreffenden politiſchen Behörde eingeholt werden.

Die freie Lagerung von *leicht* feuerfangenden Stoffen im *Bereiche der Feuersgefahr* der Bahn iſt zu vermeiden,

für den gehörigen Verschluß der an und für sich zwar feuersichern, aber zur Aufbewahrung feuergefährlicher Gegenstände gewidmeten Räume stets zu sorgen.

Die zur Einfuhr bereit liegenden Feldfrüchte sind in thunlichste Entfernung von der Bahn zu bringen, endlich ist bei Waldanlagen und überhaupt bei Baumpflanzungen auf die Beseitigung der Möglichkeit, daß durch Windbrüche die Bahn verlegt würde, Rücksicht zu nehmen.

Hofkanzleidecret vom 28. December 1843, Z. 40114 (Pol. G. S. Bd. 71, Nr. 137)

an die Landesstellen in Steiermark, Illyrien, Küstenland, Niederösterreich, Mähren und Böhmen.

Um bei der Herstellung neuer Gebäude an den in der Ausführung stehenden Staatseisenbahnen, insoferne dabei die Dampfkraft Anwendung findet, den Anforderungen der öffentlichen und Polizeirücksichten gegen Feuersgefahr zu entsprechen, und zugleich den Bestand der Bahn und die Sicherheit des Betriebes nicht zu gefährden, ist die vereinigte Hofkanzlei mit dem Präsidium der allgemeinen Hofkammer, bezüglich der Entfernung der neuen Gebäude von der Bahnlinie, über folgende Bestimmungen übereingekommen, welche bis zur Erlassung des allgemeinen Polizeiregulativs für die Eisenbahnen als leitende Vorschrift zu gelten haben:

1. Gebäude, welche innerhalb einer Entfernung von dreißig Klaftern von der Bahnkrone neu errichtet werden wollen, müssen feuersicher hergestellt werden oder sonstigen Schutz gegen Feuersgefahr erhalten.

Daher müssen insbesondere an der Bahnseite Oeffnungen in der Bedachung wo möglich ganz vermieden, oder durch Verglasung u. s. w. fest verwahrt werden

2. Die Errichtung neuer Bauobjecte auf eine Entfernung von fünf Klaftern von der Bahnkrone ist in der Regel nicht zu gestatten. Eine Ausnahme davon, wo sie die eigenthümlichen örtlichen Verhältnisse, oder jene des Bahnbetriebes zulässig machen, kann nur von Fall zu Fall nach vorläufiger Rücksprache mit der Generaldirection der Staatseisenbahnen gestattet werden.

Hofkammer-Präsidial-Erlaß vom 28. Jänner 1844, Z. 46, E. P.

Mit Beziehung auf den Bericht vom 26. November 1843, Z. 2681, erhält die Generaldirection in der Anlage die Abschrift der Verfügung, welche von der vereinigten Hofkanzlei bezüglich auf die bei Herstellung neuer Gebäude an den Staatseisenbahnen zu beobachtenden Vorsichten an die Länderstellen von Steiermark, Illyrien, Küstenland, Mähren, Böhmen und Niederösterreich unterm 28. December 1843, Z. 40114, erlassen worden ist, und bis zur Erlassung des allgemeinen Polizeiregulativs für die Eisenbahnen als leitende Vorschrift zu gelten hat, ohne daß hierüber schon jetzt eine öffentliche Kundmachung veranlaßt wird.

Die Generaldirection hat von dieser Verfügung die sämmtlichen Bauleitungen zur Wissenschaft und Darnachachtung in die Kenntniß zu setzen und darüber zu wachen, daß bei der Aufführung neuer Gebäude oder sonstiger Objecte die Rücksichten für den Bestand und die Erhaltung der Bahn, sowie die für den Betrieb erforderliche Fernsicht nicht gefährdet werde.

Was die in dem erwähnten Berichte der Generaldirection gleichzeitig zur Sprache gebrachten Verfügungen über die bereits bestehenden,

im Bereiche der Feuersgefahr liegenden, oder aus anderen Betriebsrücksichten hinderlichen Gebäude oder sonstigen Objecte betrifft, so bedarf es dießfalls weder einer besonderen Verfügung, noch einer allgemeinen Kundmachung. Es unterliegt zwar keinem Zweifel, daß schon bestehende Gebäude und Objecte, welche wegen des Betriebes der Staatseisenbahnen nicht ferner geduldet werden könnten, auf Kosten des Aerars entweder eingelöst und beseitigt, oder feuersicher hergestellt oder auf andere Weise geschützt werden müssen; es ist jedoch nicht nothwendig, die rücksichtlich der Errichtung neuer Gebäude und Objecte geltenden Bestimmungen durchgehends und ausnahmslos auch auf die schon bestehenden mit aller Strenge anzuwenden, da örtliche Verhältnisse den Fortbestand mancher der schon errichteten Gebäude und Objecte rechtfertigen können, obschon deren neue Errichtung nicht gestattet würde.

Mit Rücksicht auf die Bemerkung hat die Generaldirection die Frage, welche von den bestehenden Gebäuden und Objecten eingelöst und beseitigt oder feuersicher hergestellt werden müssen, und ob rücksichtlich der einzelnen Gebäude und Objecte eine oder die andere Modalität gewählt werden soll, sowie es zum Theile bisher schon geschehen ist, im Wege der commissionellen Verhandlungen, bei welchen die Kreisämter zu interveniren haben, an Ort und Stelle genau erörtern zu lassen.

Auf Grundlage der dießfälligen Erhebung wird dann die Ausgleichungs- und Entschädigungsverhandlung mit den Parteien durch die Grundeinlösungscommissionen zu pflegen sein, falls eine eigene Verhandlung durch die letzteren nicht etwa schon durch das Resultat der Erhebungscommission entbehrlich gemacht werden könnte.

Hienach hat die Generaldirection ungesäumt die geeigneten Einleitungen zu treffen und sowohl den Bauleitungen, als auch den Grundeinlösungscommissionen die erforderliche Anweisung, wie sie dießfalls in dem Berichte vom 26. November 1843 angedeutet wurde, zu geben, und sich die commissionellen Erhebungen zur Schlußfassung vorlegen zu lassen.

Aus Anlaß eines speciellen Falles, wobei es sich um die von einem Privaten beabsichtigte Erbauung eines Pulvermagazins und einer Dörrstube in der Nähe eines Stationsgebäudes der Staatseisenbahn handelte, findet die vereinigte Hofkanzlei im Einverständnisse mit der allgemeinen Hofkammer zur möglichsten Sicherung gegen die zerstörenden Wirkungen einer allfälligen Explosion anzuordnen, daß in allen jenen Fällen, bei welchen es sich um die Herstellung eines Pulvermagazins oder eines ähnlichen der Gefahr einer Explosion ausgesetzten Werkes in der Nähe einer Aerarialstraße oder Staats- und Privateisenbahn handelt, zu der dießfälligen Localerhebungscommission das einschlägige Straßenbaucommissariat oder die die Eisenbahnunternehmung zunächst leitende technische Behörde beigezogen werde, damit bei der Baucommission die Zulässigkeit einer derlei Bauführung und die Modalitäten in diesem Falle gehörig erwogen werden.

Diese Intervenirung des Straßenbaucommissariates oder der Eisenbahnunternehmung wird auf jene Fälle beschränkt, wo es sich um die Herstellung eines Pulvermagazins oder derlei Werkes innerhalb des Rayons von 1000 Klaftern von der Straße oder Eisenbahn handelt. (Hfkdc. 13. Juli 1847, PolGS. Nr. 73.)

Die Gemeinden des unterstehenden Verwaltungsgebietes sind aufmerksam zu machen, daß nach §. 99 der kais. Verordnung vom 16. November 1851 neue Bauführungen und Aenderungen bestehender Gebäude an der Eisenbahn im Feuerrayon der letzteren nur mit Zustimmung der zur Oberaufsicht über den Betrieb berufenen Behörde stattfinden können und daß zu allen *Commissionen, welche solchen Bauführungen* oder Aenderungen *vorangehen, die Generalinspection behufs* allfälliger Abordnung eines Ver-

treters, sowie auch die Eisenbahnunternehmung als Anrainer und Interessent einzuladen ist. (M. J. 30. Nov. 1878, Z. 13167, LGB. für Tirol 1878 : 56.*)

Die Verordnung vom 25. Jänner 1879, RGB. Nr. 19, und somit auch der Erlaß vom 3. Februar 1879, Z. 2216, haben die feuersicheren Herstellungen an bestehenden Gebäuden in Folge eines Bahnbaues zum Gegenstande, wogegen in Ansehung von Bauführungen in der Nähe von bestehenden Eisenbahnen die Bestimmungen des Hofkanzleidecretes vom 28. December 1843, Z. 40114/1665, und des Schlußsatzes des Handelsministerialerlasses vom 23. April 1868, Z. 9403, insoweit dieselben nicht durch die Bestimmungen der Landesbauordnungen ersetzt wurden, gelten, wobei lediglich betont wird, daß die in letzteren gewählten Worte „im inneren feuergefährlichen Rayon" im Zusammenhalte mit dem obigen Hofkanzleidecret sinngemäß keine andere Bedeutung als „innerhalb des feuergefährlichen Rayons" beizumessen ist. (HM. 10. Mai 1881, Z. 4592.)

Nach dem Hofkanzleidecrete vom 28. December 1843, Z. 40114/1665, PGS. Bd. 71, Nr. 137, S. 307, ist der Feuerrayon bei Herstellung neuerer Gebäude seitens der Bahnanrainer an den in Ausführung oder im Betriebe stehenden Bahnen mit 30 Klafter (57 m) vom Rande der Bahnkrone, nicht aber von der Mitte des nächsten Geleises an zu rechnen.

Nachdem nun — wie aus den Protokollen über derartige Localcommissionen erhellt — vielfach von den seitens der Bahngesellschaften intervenirenden Organen nur die Distanz von der nächsten Geleisemitte bestimmt erscheint, so werden die Verwaltungen ersucht, die zu ähnlichen Localcommissionen entsendeten Organe anweisen zu wollen, in Zukunft nebst dieser Entfernung namentlich auch jene von der Bahnkrone in dem Protokolle zum Ausdrucke zu bringen.

Als Rand der Bahnkrone hat in der currenten Strecke der Durchschnitt der Böschung des Unterbaukörpers mit der Verlängerung der Schwellenoberkante, bei Bahnhöfen aber die äußerste Kante des Bahnhofplanums (incl. Vorplätze) zu gelten. (GJ. 3. Juni 1882, Z. 7209, CB. 1882 : 68.)

Anläßlich vorgekommener Zweifel, ob die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen berechtigt sei, hinsichtlich eines an der im Fürstenthume Liechtenstein gelegenen Strecke der Vorarlberger Bahn projectirten Anrainerbaues nach §. 99 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 das Amt zu handeln, hat das Handelsministerium die Frage aus nachfolgenden Gründen im bejahenden Sinne entschieden. (HM. 25. August 1882, Z. 27308, CB. 1882 : 105.)

Nachdem bereits mehrfach Fälle vorgekommen sind, daß Eisenbahnunternehmungen, welche im Grunde der §§. 99 und 100 der Eisenbahnbetriebsordnung sich in ihren Rechten durch behördliche Entscheidungen gekränkt erachteten, sich an die Gefertigte um Abhilfe wendeten, wird hiemit bekannt gegeben, daß in ähnlichen Fällen von der Geehrten sich nicht hieher zu wenden ist, sondern die in den Gesetzen vorgesehenen ordentlichen Rechtsmittel zu ergreifen sein werden, und daß eine Anzeige an die Gefertigte nur dann am Platze ist, wenn durch eine derartige behördliche Entscheidung der Bestand oder Betrieb der Eisenbahn unmittelbar gefährdet erscheint. (GJ. 11. Sept. 1882, Z. 12653, CB. 1882 : 109.)

*) Publicirt mit HME. vom 14. Dec. 1878, Z. 32088.

Landesgesetz für Galizien vom 26. December 1882,
betreffend die Competenz der polit. Behörden, rücksichtlich der Bauführungen in der Nähe von Eisenbahnen. LGB. 1883 : 3.

Art. I. Zur Vornahme der Amtshandlungen rücksichtlich der Bauführungen in der Nähe (im Feuerrayon) der Eisenbahnen mit Bedachtnahme auf die allgemeinen Bauvorschriften, sowie auf die für solche Bauten bestehenden besonderen Vorschriften, insbesondere zur Vornahme der Baucommissionen und zur Erledigung der Baugesuche, ist die politische Bezirksbehörde berufen.

Art. II. Mit dem Tage der Wirksamkeit dieses Gesetzes tritt die Verordnung des galizischen Statthaltereipräsidiums vom 12. August 1882 LGB. Nr. 78 außer Kraft.

Die k. k. . . . . wird über Ersuchen des Handelsministeriums aufgefordert, die hierämtlichen Erlässe vom 30. November 1878, Z. 13167, vom 19. December 1877, Z. 4699/MJ. und 30. December 1879, Z. 13736, betreffend den Vorgang bei Ansuchen um die Baubewilligung für Bauten in der Nähe von Eisenbahnen, den politischen Unterbehörden, und durch diese den Gemeinden zur genauen Darnachachtung neuerdings in Erinnerung zu bringen. (M. d. J. 7. Juni 1883, Z. 7968, an alle Landesstellen mit Ausnahme jener f. Steiermark, Galizien und Schlesien*), CB. 1883 : 98.)

In Folge des mit dem Erlasse des Ministeriums des Innern vom 15. Juni 1883, Z. 2953, einverständlich mit dem Handelsministerium ertheilten Auftrages wird auf Grundlage des §. 28 der Bauordnung für das Herzogthum Schlesien vom 2. Juni 1883, LBG. Nr. 26, in Ansehung der Bauführungen in der Nähe von Eisenbahnen verordnet, wie folgt:

§. 1. Bei Eisenbahnen ist die Aufführung neuer Bauobjecte auf eine Entfernung von weniger als 9·50 Meter der Bahnkrone in der Regel nicht gestattet.

Gebäude, welche in geringerer Entfernung als 19 Meter von der Bahnkrone zu stehen kommen, sollen gegen die Bahn in der Regel keine Ausgänge haben.

Gebäude, welche innerhalb einer Entfernung von 57 Meter von der Bahnkrone neu errichtet werden, sind vollkommen feuersicher herzustellen. Insbesondere müssen bei solchen Gebäuden an der Bahnseite Dachöffnungen vermieden oder durch Verglasung u. s. w. gut verwahrt werden.

§. 2. Insoweit die geltenden Bauvorschriften nicht entgegenstehen, werden Riegelwandbauten mit ausgemauerten Fächern als feuersichere Herstellung, Dachpappe als feuersicheres Eindeckungsmaterial angesehen.

Bretter- und Blockwände mit Mörtelanwurf, sowie Holzbedachungen können nur ausnahmsweise unter besonders günstigen örtlichen Verhältnissen als zulässig erkannt werden.

§. 3. Dem Ansuchen um die Ertheilung der Baubewilligung sind in zwei Parien anzuschließen:

1. Der Situationsplan des Bauplatzes und der Umgebung desselben, einschließlich des zunächst gelegenen Theiles der Bahnstrecke;

---

*) An diese 3 Landesbehörden erging der fragliche Erlaß nicht, weil die mit demselben in Erinnerung gebrachten Vorschriften der Statthalterei für Steiermark anläßlich eines speciellen Falles mit einem speciellen Erlasse gleicher Zahl und gleichen Datums in Erinnerung gebracht wurden, der Vorgang bezüglich der Bauführungen in der Nähe von Eisenbahnen aber für Galizien mit Verordnung vom 12. August 1882, LGB. Nr. 79 und für Schlesien *mit Verordnung vom 23.* Juni 1883, LGB. 27, geregelt *worden ist.*

2. ein mit eingeschriebenen Maßen versehenes Querprofil, aus welchem sowohl die Entfernung des Baues von der Mitte des nächstliegenden Bahngeleises und von dem Rande der Bahnkrone, als auch die Höhenlage der letzteren gegenüber dem Bauplatze genau entnommen werden kann;

Die Bestimmungen der Bauordnung in Betreff der sonst noch den Baugesuchen anzuschließenden Behelfe bleiben unberührt.

§. 4. Eine Baubewilligung kann ohne Zustimmung der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen nicht ertheilt werden (§. 99 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. Nov. 1851, RGB. Nr. 1 ex 1852).

Es ist daher jedes Baugesuch vor der Anordnung der Baucommission der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen schleunigst mitzutheilen.

Von der anberaumten Baucommission ist sowohl die betreffende Eisenbahnunternehmung als die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen behufs allfälliger Intervenirung in Kenntniß zu setzen.

(Vdg. d. Landesregierung f. Schlesien 23. Juni 1883, Z. 6065, LGB. 1883 : 27.)

Vom hierseitigen Standpunkte steht der beantragten Aufnahme der Bestimmungen von Schadenverzichts- eventuell auch von Haftungsreversen aus Anlaß von Anrainerbauten, insoferne derlei Bauten in eigentlichen Bauverbotsrayon oder aber außerhalb desselben jedoch innerhalb des gesetzlichen Feuerrayons vorkommen und im letztern Falle nicht feuersicher hergestellt werden wollen, in den Bauconsens Nichts entgegen und kann sonach die Forderung der Ausstellung rechtskräftiger Reverse und deren Intabulirung fallen gelassen werden. (GJ. 15. Jän. 1884, Z. 18853 ex 1883.)

Auf Bauten im Feuerrayon einer bestehenden Bahn findet das Hofkanzleidecret vom 28. December 1843, welches durch die Verordnung vom 25. Jänner 1879 nicht aufgehoben erscheint, Anwendung. (Min. d. Inn. 15. April 1884, Z. 3162. HM. Z. 13558 ex 84, V. 1884 : 91.)

Es unterliegt keinem Anstande, in allen jenen Fällen, wo thatsächlich nach den gegebenen Verhältnissen die Eisenbahnunternehmung und bezw. mittelbar der garantirende Staatsschatz gegen Schaden vollkommen gesichert erscheint, von einer „Haftung für Brandschaden" in den Haftungs- und Verzichtsreversen für Bauten auf Bahnterritorium abzusehen; ferner, wird in solchen Fällen, wo diese Voraussetzung nicht zutreffen sollte, als ausreichend erachtet, über den jeweiligen Antrag der Unternehmung in dem Bauconsense einen Vorbehalt zu machen, nachdem ein aus öffentlichen Rücksichten erlassener Bauauftrag laut einer Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 16. Juni 1880, Z. 987, selbst dem Rechtsnachfolger gegenüber wirksam bleibt. (HM. 22. Juli 1884, Z. 13070, CB. 1884 : 111.)

Die Eisenbahnen haften für Brandschäden, welche durch das Funkensprühen der Locomotive entstanden sind, nur bei Vorliegen eines Verschuldens bezüglich der Handhabung der Vorsichtsmaßregeln gegen den Funkenflug. (OGH. 30. Dec. 1859, Z. 13948; Röll Nr. 10.)

§. 100. Das Abtreiben der Waldungen, Gebüsche oder Sträuche, das Fällen oder Herablassen einzelner Bäume, das Austreiben des Viehes auf die Weide, die Gewinnung von Schotter, das Graben von Lehm und überhaupt jede Handlung, durch welche das Erdreich aufgelockert wird, Gegenstände auf die Bahn fallen, Erdrutschungen oder Steinablösungen hervorgebracht werden können, ist auf denjenigen Strecken

und Punkten der Grundstücke, welche von der dazu berufenen Behörde ausdrücklich aus diesem Anlasse bezeichnet worden sind, untersagt.

Die vereinigte Hofkanzlei hat im Einvernehmen mit dem Präsidium der allgemeinen Hofkammer, um Unglücksfällen vorzubeugen, welche bei einer unbeschränkten Ausübung des Eigenthums= oder Nutzungsrechtes durch die an der Linie der Staatseisenbahnen angrenzenden Eigenthümer oder Nutznießer von Gründen und Bergabhängen, und überhaupt in Gebirgsgegenden entstehen könnten, somit zum Schutze der öffentlichen Sicherheit, folgende Vorschrift erlassen:

§. 1. Das Abtreiben der Waldungen, Gebüsche oder Sträuche, das Fällen oder Herablassen einzelner Bäume, das Auftreiben des Viehes auf die Weide, die Gewinnung von Schotter, das Graben von Lehm, und überhaupt jede Handlung, durch deren Ausübung wegen der Auflockerung des Erdreiches oder wegen des Herabfallens von Gegenständen für den Bau, die Erhaltung oder für den Betrieb der Staatseisenbahnen an Bergabhängen oder in Gebirgsgegenden eine Gefahr mit Grund zu besorgen wäre, wird auf den Grundstücken an denjenigen Strecken oder Punkten, welche von der hiezu berufenen Behörde ausdrücklich zu bestimmen sind, gänzlich untersagt.

§. 2. Die Entscheidung, auf welchen Grundstücken, an welchen Strecken oder Punkten diese Untersagung Platz zu greifen und die Beschränkung in der Ausübung des Eigenthums= oder Nutzungsrechtes für die betreffenden Anrainer der Staatseisenbahnen einzutreten hat, steht der Generaldirection der Staatseisenbahnen zu, welcher zugleich obliegt, das Grundstück, auf welches die Untersagung Anwendung zu finden hat, mit kennbaren Merkmalen in einer Art bleibend bezeichnen zu lassen, damit über den Umfang, bis zu welchem die Beschränkung sich erstreckt, kein Zweifel entstehen könne.

§. 3. Findet sich jemand durch die Entscheidung der Generaldirection für die Staatseisenbahnen beschwert, so hat er binnen der Fallfrist von vierzehn Tagen nach Empfang der Entscheidung die Vorstellung dagegen bei dem zuständigen Kreisamte zu überreichen, welches letztere diese Vorstellung mit dem eigenen Gutachten binnen acht Tagen an die Generaldirection der Staatseisenbahnen unmittelbar zu überschicken hat, damit diese letztere entweder, falls sie zureichende Gründe findet, ihre frühere Bestimmung angemessen abändere, oder die vom Kreisamte einbegleitete Vorstellung zur Entscheidung in zweiter Instanz dem Präsidium der allgemeinen Hofkammer vorlege. Es versteht sich übrigens von selbst, daß in derlei Fällen, wo Gefahr am Verzuge ist, den Vorstellungen gegen die Bestimmungen der Generaldirection für die Staatseisenbahnen keine hemmende Wirkung zustehe.

§. 4. Diejenigen Eigenthümer oder Nutznießer von Gründen, welche durch die ihnen aufgetragene Beschränkung in der Benützung ihres Eigenthums= oder Nutzungsrechtes einen wirklichen und nachweisbaren Schaden erleiden sollten, bleibt es vorbehalten, ihre dießfälligen Entschädigungsansprüche geltend zu machen, deren Anmeldung bei dem Kreisamte des Bezirkes zu geschehen hat, in welchem der Grund gelegen ist, hinsichtlich dessen die Beschränkung eintritt.

§. 5. Ueber die Entschädigungsanmeldungen hat sodann das berufene Kreisamt nach Maßgabe der für die Staatseisenbahnen bestehenden Expropriationsvorschriften das weitere gesetzliche Verfahren einzuleiten.

§. 6. Die Beamten und das Aufsichtspersonale der Staatseisenbahnen sind verpflichtet, über die *Befolgung* dieser Vorschrift, somit über die Aufrecht*haltung der im §. 1 bezeichneten* Untersagung zu wachen. Die

gleiche Verbindlichkeit liegt aber auch allen Obrigkeiten ob, welche gesetzlich berufen sind, für die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit zu sorgen.

§. 7. Die Uebertretungen der im §. 1 ausgedrückten Anordnung sind, wenn sie nicht nach den sie begleitenden Umständen zur Behandlung nach dem allgemeinen Strafgesetze sich eignen, als politische Vergehen zu behandeln, und daher mit den für die letzteren gesetzlich bestehenden Strafen von den politischen Obrigkeiten und Behörden zu belegen. (Hfd. 20. Aug. 1844; Pol. GS. Nr. 113.)

Aus Anlaß eines vorgekommenen Falles, daß während des Verkehrs eines Lastzuges ein von der Berglehne losgelöstes Felsstück auf die Bahn herabgestürzt und hiedurch ein Lastwagen beschädigt worden ist, erhalten die Betriebsdirectionen den Auftrag, die bestehende Vorschrift, wonach gefährliche Felslehnen, ja selbst die ober dem Bereiche der Bergeinschnitte befindlichen Felsen und Gesteine, dann die Tunnels, besonders wenn dieselben nicht eingewölbt sind, periodisch, und zwar nach ihrer Beschaffenheit allmonatlich, alle vierzehn Tage und nach Umständen auch alle Tage genau untersucht und die lockeren Steine abgeräumt werden sollen, ihren betreffenden Organen in Erinnerung zu bringen, dieselben in Absicht auf die Vollziehung dieser Vorschrift strenge zu überwachen und überhaupt diesem, die Sicherheit des Betriebes so wesentlich berührenden Gegenstande unausgesetzt die erforderliche Aufmerksamkeit zu widmen.

Falls die zur Besteigung der Felslehnen und zur Vornahme der nöthigen Abräumungsarbeiten erforderlichen Hilfsmittel nicht vorhanden sein sollten, ist wegen deren Beistellung sogleich die Einleitung zu treffen.

Wegen Ausführung bedeutenderer Herstellungen, die sich in Folge der periodischen Untersuchung der Felslehnen und Tunnels zur Abwendung drohender Gefahren als nothwendig darstellen, haben die Betriebsdirectionen entweder im eigenen Wirkungskreise das Amt zu handeln, oder aber unter Vorlegung der Pläne und Kostenanschläge die Anträge zu erstatten.

Damit endlich über den Felslehnen das Weiden des Viehes, wie auch jede andere Handlung, in Folge welcher Steine auf die Bahn herabrollen könnten, strenge hintangehalten werde, sind, wo es nothwendig erscheint, die betreffenden politischen Behörden um ihre dießfällige Einwirkung anzugehen. (HM. 25. Jänner 1853, Z. 23489; EB. VB. Nr. 12.)

Aus Anlaß mehrerer Fälle, in welchen die Wahrnehmung gemacht wurde, daß bei der Bannlegung von Wäldern, welche im Interesse des Eisenbahnbetriebes nothwendig erscheint, ein ganz verschiedenartiger Vorgang beobachtet wird, hat das Handelsministerium im Einverständnisse mit dem Ackerbauministerium den betreffenden Statthaltereien zur Darnachachtung für die Zukunft bemerkt, daß mit Rücksicht darauf als nach den §§. 71—73 der Eisenbahnbetriebsordnung für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes in erster Linie die Bahndirection verantwortlich ist, und die dießfällige höhere Aufsicht der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen zusteht, auch zunächst die Eisenbahngesellschaften und sohin die ebengenannte Behörde dafür zu sorgen haben, daß eine Bannlegung von Wäldern, insoferne sie im Interesse der Sicherung des Eisenbahnbetriebes nothwendig erscheint, veranlaßt werde, umsomehr als die Frage, ob und im bejahenden Falle, in welcher Ausdehnung diese Maßregel für die Sicherheit des Eisenbahndienstes nothwendig ist, von Eisenbahnsachverständigen beurtheilt werden muß.

Folgerichtig ist daher, wenn auf Grund des §. 20 des Forstgesetzes von einer anderen Seite das Ansuchen gestellt wird, im Interesse der *Sicherung* des Bahnverkehres eine Bannlegung auszusprechen, die dieß-

bezügliche Amtshandlung von der vorausgegangenen Zustimmung der Generalinspection, beziehungsweise der betreffenden Bahngesellschaft abhängig zu machen. (HM. 17. Mai 1874, Z. 33085 ex 1873, CB. 1874 : 61.)

g. Ueberwachung dieser Vorschriften.

§. 101. Die Gemeindevorstände, die Sicherheitsorgane und überhaupt die politischen Behörden sind verpflichtet, über die genaue Befolgung der vorstehenden Vorschriften (des Abschnittes II dieses Gesetzes) zu wachen, dem mit der Aufsicht betrauten Bahnpersonale in dieser Beziehung die wirksamste Assistenz zu leisten, die Uebertreter nach Umständen in Gewahrsam zu nehmen, und der competenten Gerichtsbehörde zur Bestrafung zu übergeben.

Die gegen den zweiten Abschnitt der Betriebsordnung verstoßenden Handlungen und Unterlassungen, gehören, insoferne sie solcher Art sind, daß sie unter die Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes fallen, mithin nach den Bestimmungen dieses Strafgesetzes als Uebertretungen zu behandeln und zu bestrafen sind, zur Competenz der Gerichte; wenn jedoch derlei Handlungen und Unterlassungen sich vermöge ihrer Beschaffenheit zur Subsumtion unter die Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes nicht eignen, so fallen sie in die Kategorie derjenigen Gesetzesübertretungen, deren Untersuchung und Bestrafung nach Maßgabe der Bestimmungen der Ministerialverordnungen vom 3. April 1855, RGB. Nr. 61 und vom 30. September 1857, RGB. Nr. 198, den politischen Behörden zusteht. (OGH. 5. Juli 1870, Z. 6171; Röll Nr. 58.)

Das Ministerium des Innern hat sich mit den Ministerien der Justiz und des Handels in dieser Beziehung in dem Beschlusse geeinigt, daß die gegen den II. Abschnitt der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 verstoßenden Handlungen und Unterlassungen nur insoferne sie solcher Art sind, daß sie unter die Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes fallen, mithin nach den Bestimmungen dieses Gesetzes als Uebertretungen zu behandeln und zu bestrafen sind, zur Competenz der Gerichte gehören, daß jedoch derlei Handlungen und Unterlassungen, sobald sie sich vermöge ihrer Beschaffenheit zur Subsumtion unter die Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes nicht eignen, in die Kategorie derjenigen Gesetzesübertretungen fallen, für welche die Bestimmungen der Ministerialverordnungen vom 3. April 1855, RGB. Nr. 61, und vom 30. September 1857, RGB. Nr. 198, erlassen worden sind, daß daher für solche strafbare Handlungen und Unterlassungen die Competenz der politischen Behörden begründet sei.

Indem ich Euer Excellenz hievon in Kenntniß setze, beehre ich mich, Euer Excellenz zu ersuchen, gefälligst dafür Sorge tragen zu wollen, daß die politischen Behörden erster Instanz bei den zu ihrer Kenntniß kommenden Fällen von Uebertretungen des II. Abschnittes der Eisenbahnbetriebsordnung sofort die entsprechende Strafamtshandlung einleiten und falls die Inzichten ergeben, daß die fraglichen strafbaren Handlungen zur strafgerichtlichen Competenz gehören, die Verhandlungen noch vor Ablauf der Verjährungsfristen an die zuständigen Strafgerichte leiten, in jedem Falle aber unweigerlich die politische Strafamtshandlung durchführen, wenn ein Strafgericht sich zur Vornahme der Strafamtshandlung in rechts-

kräftiger Weise incompetent erklärt hat. (M. d. J. 17. Oct. 1870, Z. 42083, CB. 1870 : 87.)

Schon wiederholt ist der Fall eingetreten, daß Bahnfrevel leichterer Gattung aus dem Grunde straflos ausgingen, weil die betreffenden Gerichte in dem Thatbestande keine boshafte oder auch selbst nur muthwillige Handlungsweise erkennen konnten. Anläßlich eines solchen Vorfalles hat nun das Handelsministerium der betheiligten Bahnverwaltung unter Hinweisung auf den Erlaß des Ministeriums des Innern vom 17. October 1870, Z. 12083, an sämmtliche Landesstellen, betreffend die Competenz der politischen Behörden im Falle von Uebertretungen der Eisenbahnbetriebsordnung, bemerkt, daß es sich wohl in allen Fällen, in welchen nicht ein flagranter Verstoß gegen das Strafgesetz vorliegt, stets empfehlen würde, um wenigstens die Bestrafung im politischen Wege zu sichern, sofort auch die Anzeige an die politische Behörde zu erstatten. (HM. 21. October 1879, Z. 32784, CB. 1879 : 122.)

§. 102. Die Angestellten der Bahn sind verpflichtet, Uebertreter der bemerkten Vorschriften, welche den an sie ergangenen Ermahnungen nicht Folge leisten, oder eine die Sicherheit des Betriebes störende oder sie gefährdende Handlung bereits verübt haben, in Fällen, wo die Hilfe der Polizei- (politischen oder richterlichen) Behörde nicht sogleich bei der Hand ist, anzuhalten, und der nächsten politischen Staatsanwaltschafts- oder richterlichen Behörde zur weiteren Behandlung zu übergeben.

Behufs der Ausübung dieses den Bahnbeamten und Dienern überlragenen polizeilichen Wirkungskreises, sowie zum Behufe der gewissenhafteren Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten überhaupt werden diejenigen Bahnbeamten und Diener, welchen nach den Localverhältnissen die Aufsicht über die Bahn, die hiezu gehörigen Anstalten, und das die Bahn benützende Publikum zusteht, auch auf Privatbahnen von der Staatsverwaltung in Eid genommen werden.

Die auf solche Weise beeideten Bahnbeamten und -Diener genießen rücksichtlich ihrer Dienstverrichtungen gegenüber dem Publikum auch auf Privatbahnen den gesetzlichen Schutz gleich anderen öffentlichen Verwaltungsbeamten.

Die Eisenbahnbeamten und -Diener haben in ihrem Diensteide die unverbrüchliche Beobachtung der Staatsgrundgesetze zu beschwören, wobei in den Fällen der bereits früher erfolgten Beeidigung die Nachtragung eines die Beschwörung der Staatsgrundgesetze enthaltenden Reverses genügt. (HM. 20. Juni 1869, Z. 3014.)

Der die Eidesleistung verweigernde Beamte ist mit Rücksicht auf die von ihm verweigerte Erfüllung einer nach §. 102 der Eisenbahnbetriebsordnung für den äußeren Bahndienst vorgeschriebenen gesetzlichen Bedingungen sofort und bis zur Erfüllung der Bedingung von seinem Dienstposten zu entheben. Der Eid muß zu Gott dem Allmächtigen geleistet werden, die Eidesablegung vor dem Crucifix und den brennenden Kerzen ist nicht *absolut nothwendig*. (HM. 3. Mai 1874, Z. 713, CB. 1874 : 53.)

Anläßlich des Umstandes, daß das königlich ungarische Commun cationsministerium in seiner Verordnung vom 6. März 1876, Z. 26 an sämmtliche ungarische Bahnverwaltungen, betreffend die Qualifi cation der Eisenbahnaspiranten, die österreichischen Staats bürger den ungarischen formell gleichgestellt hat, wird die General inspection der österreichischen Eisenbahnen angewiesen, auf die Handhabung des Grundsatzes der Gleichstellung beider Staatsgebiete der Monarchie in Absicht auf die einschlägigen Qualificationsbedingungen des Eisenbahndienstes ihr Augenmerk zu richten. (HM. 5. April 1876, Z. 8023, CB. 1876 : 44.)

Nach der im zweiten Absatze des §. 102 der Eisenbahnbetriebsordnung enthaltenen Anordnung sind alle jene Bahnbeamten und Diener, welchen nach den Localverhältnissen die Aufsicht über die Bahn, die hiezu gehörigen Anstalten und das die Bahn benützende Publikum zusteht und hiedurch ein polizeilicher Wirkungskreis übertragen ist, von der Staatsverwaltung in Eid zu nehmen. Diese Anordnung hat im Allgemeinen hinsichtlich aller Eisenbahnen und Bahnstrecken zur Durchführung zu gelangen, auf deren Betrieb die vorhin citirte Eisenbahnbetriebsordnung Anwendung findet. Hiezu gehören namentlich die sämmtlichen, von inländischen (österreichischen oder ungarischen) Unternehmungen betriebenen und im Gebiete der Reichsrathsländer gelegenen Bahnstrecken im Hinblicke auf die für den gesammten Umfang der österreichisch-ungarischen Monarchie begründete Wirksamkeit der Eisenbahnbetriebsordnung. Bezüglich der eben bezeichneten Bahnstrecken erscheint demnach die Beeidigung der betreffenden Bahnbediensteten im Sinne des bezogenen §. 102 im Allgemeinen als eine nothwendige Voraussetzung zur legalen Ausübung des daselbst näher bezeichneten bahnpolizeilichen Wirkungskreises, derart, daß eine Person, welche den in Frage stehenden Eid nach der hiefür eingeführten Eidesormel nicht ablegt, beziehungsweise nicht ablegen kann oder will, zu iner solchen Stelle nicht zugelassen, resp. in derselben nicht belassen erden soll. . . . Selbstverständlich bleibt es Individuen, welche in Folge rer ausländischen Unterthanenpflicht zu der fraglichen Eidesablegung cht zugelassen werden können, unbenommen, durch Erwerbung des Staatsrgerrechtes in einem der Staatsgebiete der österreichisch-ungarischen onarchie sich in die Lage zu bringen, den in Frage stehenden Eid abzuen und auf solche Weise die nothwendige Vorbedingung zur Bekleidung es Dienstpostens im Sinne des §. 102 der Betriebsordnung zu illen. . . . In Ansehung jener im Gebiete der Reichsrathsländer genen Bahnstrecken, welche von einer fremdländischen Bahngesellschaft ieben werden, gleichwie auch bezüglich der auf fremdländischem Terriım liegenden Bahnstrecken, auf welchen eine österreichische Bahngesellt den Betrieb führt, kommen zur Beurtheilung der hier angeregten e zuvörderst die Bestimmungen der mit den Nachbarstaaten getroffenen nationalen Vereinbarungen, beziehungsweise der dießfalls abge'enen Staatsverträge in Betracht . . . . wobei namentlich auf nwendung des Grundsatzes der Reciprocität das Augenmerk zu richten vird. (HM. 9. März 1877, Z. 24758.)

'uf den Localbahnen, wo keine oder nur wenige stabile Bahnwächter sind, sind mit den polizeilichen Functionen, welche auf den Haupt: den Bahnwächtern dem Publikum gegenüber obliegen, hiezu te stabile Oberbauarbeiter zu betrauen.

rselben werden sodann im Sinne des §. 102 der Betriebsordnung Generalinspection in Eid genommen werden. (HM. 4. Juni 1882, 4, CB. 1872 : 75.)

§. 103. Jede Handlung oder Unterlassung gegen die Vorschrift dieses Gesetzes wird nach Maßgabe desselben und nach den Bestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes geahndet.

Hinsichtlich der nach dem Strafgesetze zu behandelnden Uebertretungen der Eisenbahnbetriebsordnung steht das Verfahren und die Urtheilsfällung den Bezirksgerichten zu.*) (Just. M. 11. Nov. 1870, Z. 13189.)

Bei der Beschädigung eines der im §. 85 lit. c St.G. speciell hervorgehobenen Gegenstände bedarf es nicht der Feststellung „besonderer Gefährlichkeit". (Cassationshof vom 16. December 1882, Z. 9134 und 11569, Jur. B. 1883 : 20.)

---

*) Siehe §§. 68, 76, 81, 85, 86, 87, 88, 172, 175, 279, 280, 283, 312, 314, 318, 319, 335/336, 337, 431, 432, 433, 434, 459 und 468 des allg. Strafgesetzes, Bd. 4 der Manz'schen Gesetzausgabe.

Siebenter Abschnitt.

Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen

ür die beim Verkehre sich ereignenden körperlichen Verletzungen und Tödtungen.

Gesetz vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde anzuordnen, wie folgt:

§. 1. Wenn durch eine Ereignung im Verkehre einer Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn die rliche Verletzung oder die Tödtung eines Menschen herführt wird, so wird stets vermuthet, daß die Ereignung ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen nen eingetreten sei, deren sie sich zur Ausübung des bes bedient. Das Verschulden dieser Personen hat die ehmung ebenso, wie ihr eigenes Verschulden, durch g des Ersatzes nach Maßgabe der §§. 1325. bis 1327 gemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu vertreten.

s Verschieben (Wenden) einer Maschine mittelst der Drehscheibe eine zum Verkehre (oder Betriebe) einer Eisenbahn gehörige Ver- im Sinne des Haftgesetzes zu betrachten.

: verletzten und in Folge dieser Verletzung erwerbsunfähig gewor- erson gebührt als Ersatz für künftig entgehenden Erwerb ein welches *ihr zuzüglich der Zinsen* den Fortbezug ihres bisherigen

Einkommens an Gehalt, Quartiergeld und Meilengeldern bis zu jenem Alter ermöglicht, welches sie bei nicht erlittener Verletzung nach den Regeln der Wahrscheinlichkeit erreicht hätte. (OGH. v. 2. April 1875, Z. 559; Röll Nr. 150.)

Die bei einem Eisenbahnunfalle verletzte und in Folge dieser Verletzung erwerbsunfähig gewordene Person ist für den Entgang an Diäten, welche sie in der bis zur Verletzung innegehabten dienstlichen Berufsstellung bei Verwendung zu Reisen bezogen hätte, seitens der Bahngesellschaft nicht zu entschädigen. — Beiträge, welche dem Verletzten durch öffentliche Sammlungen zukommen, sind bei Berechnung des von der Bahngesellschaft zu leistenden Ersatzes außer Betracht zu lassen. — Das Schmerzensgeld ist ohne Rücksicht auf den Grad des Verschuldens der ersatzpflichtigen Eisenbahn zu bemessen. (OGH. 27. März 1878, Z. 776; Röll Nr. 244.)

Der im §. 1 des Gesetzes vom 5. März 1869 vorkommende Ausdruck „Verkehr" ist mit „Bewegung des Zuges" identisch. (OGH. 31. Mai 1878, Z. 15655 ex 1877; Röll Nr. 252.)

Die seitens einer Eisenbahngesellschaft erfolgte Zuwendung einer Provision oder Unterstützung an die Hinterbliebenen einer Person, deren Tödtung durch eine Ereignung im Verkehre dieser Eisenbahn herbeigeführt wurde, involvirt eine stillschweigende Anerkennung der diesfälligen Schadenersatzpflicht der Eisenbahngesellschaft, welche die Verjährung der Klage unterbricht. — Der gegen eine Eisenbahngesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869 und beziehungsweise auf Grund des §. 1327 abGB. erhobene Anspruch auf Leistung einer Rente unterliegt der im §. 1489 abGB. normirten Verjährungsfrist. (OGH. 15. Sept. 1878, Z. 7209; Röll Nr. 263.)

Die seinem Gehalte gleichkommende Rente muß dem Verletzten, ohne Rücksicht auf den Pensionsgenuß, zukommen, wenn nach den Pensionsstatuten der Pensionsfond durch die Einlagen von Seiten der Beamten und Diener gebildet wird und sonach als Eigenthum derselben anzusehen ist, während die Bahngesellschaft bloß die Verwaltung dieses Fondes führt.

Der in Folge der Verletzung erwerbsunfähig gewordene Bahnbedienstete hat gegen die Bahngesellschaft keinen Anspruch auf Ersatz der ihm entgehenden „Meilengelder". (OGH. 23. Oct. 1878, Z. 11880; Röll Nr. 269.)

Im Falle eines durch den Verkehr herbeigeführten Todes ist die Ersatzpflicht nicht bloß gegenüber den in §. 1327 abGB. erwähnten Personen, sondern gegenüber Allen begründet, welche durch den Todesfall in einem förmlichen Rechtsanspruche beeinträchtigt wurden, insbesonders gegenüber den Eltern, denen der Verstorbene in Gemäßheit des §. 154 ibidem den Unterhalt geleistet hat. (OGH. 7. Juli 1880, Z. 7090; Jur. Bl. 1880: 46.)

Die im Gesetze vom 5. März 1869 aufgestellte Vermuthung des Verschuldens der Bahngesellschaft hat auch dann Anwendung zu finden, wenn ein Bediensteter (Bremser) während des Einkuppelns und Auskuppelns von Waggons anläßlich einer Verschiebung verunglückt.

Die Verpflichtung der Bahngesellschaft, den Kindern des Verunglückten Unterhaltskosten zu bestreiten, dauert rücksichtlich der Frau bis zum Lebensende, rücksichtlich der Kinder nur bis zu dem Zeitpunkte, in welchem die Kinder sich selbst zu ernähren im Stande sind.

Unterstützungen, welche die Bahngesellschaft den Hinterbliebenen des Verunglückten zuwendet, sind als Geschenke anzusehen und daher von der der Bahn obliegenden Schadenersatzleistung nicht abzuschlagen.

Die Zahlung eines Capitalsbetrages statt der Alimentationsrenten kann der Bahn nicht auferlegt werden. (OGH. 8. Nov. 1881, Z. 5709.)

Für einen Bahnunfall, der durch eine Schneeverwehung veranlaßt wurde, haftet die Bahnunternehmung selbst dann, wenn die Folgen dieser Verwehung für einen verkehrenden Zug bei der sorgfältigsten Ueberwachung nicht zu verhüten sind.

Die Verzichtleistung des bei einem Eisenbahnunfalle Beschädigten auf weitere Entschädigung hat auf die der Gattin und Familie nach §. 1327 abGB. zustehenden Ansprüche keinen Einfluß. Der Witwe des Getödteten ist kein Capital, sondern nur eine Rente und zwar nur für jene Zeit zuzusprechen, welche der Getödtete muthmaßlich gelebt hätte, wenn ihm der Unfall nicht zugestoßen wäre.

Da nach §. 24 abGB. vorausgesetzt wird, daß der Mensch gewöhnlich das 80. Lebensjahr nicht überlebt, so muß auch bei der Bemessung der Dauer des Rentenbezuges dieses Alter zum Maßstabe angenommen werden. (OGH. 25. Juli 1882, Z. 11219, GH. 1883 : 3 u. 4.)

Die Verjährung des Entschädigungsanspruches beginnt, falls angenommen werden kann, daß der Schaden dem Beschädigten nicht später bekannt wird, vom Zeitpunkte der erlittenen Beschädigung. (OGH. 17. Febr. 1883, Z. 552, Centralbl. f. Jur. Praxis 1883 : 80.)

Die Bahn haftet für die Verletzung oder Tödtung eines die Bahn bei offenen Schranken Passirenden nur dann nicht, wenn sie den positiven Beweis erbringt, daß der Passant wegen Herannahens eines Zuges oder einer Locomotive vor dem Uebersetzen der Bahn ausdrücklich gewarnt worden sei.

Die Zuerkennung des der Gattin gebührenden anständigen Unterhaltes und des den Kindern gebührenden Unterhaltes bis zum Zeitpunkte ihrer Selbsternährungsfähigkeit ist nach §. 1327 abGB. nicht davon abhängig, daß der Witwe oder den Kindern vom Manne bei Lebzeiten des Letzteren ein gleicher Geldbezug zugekommen ist.

Der Unterhalt und daher auch die Entschädigungspflicht müssen sich nach dem Stande richten, für welchen das Kind von den Eltern nach ihren Vermögensverhältnissen bestimmt und erzogen wurde.

Die Bahngesellschaft hat den Hinterbliebenen auch das schätzungsweise festzustellende Vermögen zu vergüten, welches der Verstorbene, falls er weiter gelebt hätte, wahrscheinlich erworben und sonach seinen Kindern hinterlassen hätte.

Die gesetzliche Verbindlichkeit des Vaters nach §. 139 abGB. erstreckt sich auch auf die *Versorgung* der ehelichen Kinder. (OGH. 16. Aug. 1883, Z. 7186.)

§. 1 des Gesetzes vom 5. März 1869 findet nicht bloß dann Anwendung, wenn der Unfall während der unmittelbaren Bewegung des Bahnzuges herbeigeführt wird, sondern auch dann, wenn er in den mit dem Betriebe der Bahn in nothwendigem Zusammenhange stehenden Anlagen (z. B. Heizhäusern) und Vorbereitungen durch die Außerachtlassung der zur Hintanhaltung von Unglücksfällen bei Benutzung der Dampfkraft nöthigen Vorkehrungen entstanden ist. (OGH. 28. Aug. 1883, Z. 9504.)

Zu den bei der Bestimmung des Schmerzengeldes zu berücksichtigenden Umständen gehört auch die Beschaffenheit des die Ersatzpflicht begründenden Verschuldens, wobei insbesondere der Unterschied zwischen einer aus böser Absicht zugefügten Körperverletzung und dem Verhalten der Organe der belangten Eisenbahngesellschaft nicht unbeachtet bleiben kann. (OGH. 18. Nov. 1884, Z. 13094.)

Dem dienstuntauglich gewordenen Bediensteten einer Eisenbahngesellschaft gebührt unter der *Voraussetzung keine* Pension aus dem bei dieser Bahn *bestehenden Pensionsfonde, wenn ihm* seitens der Bahngesellschaft

anläßlich der Verunglückung im Dienste eine die Pension übersteigende lebenslängliche Rente als Ruhegenuß fortbezahlt wird. (OGH. 5. Febr. 1885, Z. 1002.)

Auch das Verschieben von Wagen zum Zwecke der Zusammenstellung oder Auflösung von Zügen gehört zum „Verkehr" im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869. (OGH. 12. März 1885, Z. 1031.)

Die mit Dampfkraft erfolgende Verschiebung der Waggons ist den im §. 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27, erwähnten Ereignungen im Verkehre beizuzählen. Die Schadenersatzklage wegen der bei einer solchen Verschiebung erfolgten Verunglückung eines Bahnbediensteten kann daher nach §. 3 des Haftpflichtgesetzes bei dem Handelsgerichte eingebracht werden, in dessen Sprengel sich der Unfall ereignet hat. (OGH. 16. Dec. 1885, Z. 14420.)

Auch die beim Bahnbetriebe absichtlich oder durch Versehen eines Bahnorganes erfolgte Herbeiführung eines Schreckens, welcher nach Beschaffenheit der Sache und des Individuums die Verletzung eines inneren Organes nach sich zieht, begründet die Haftpflicht der Bahnanstalt auf Grund des Gesetzes v. 5. März 1869 (OGH. 20. Sept. 1887, Z. 8911).

§. 2. Von dieser Ersatzleistung wird die Unternehmung nur dann und nur in dem Maße befreit, als sie beweist, daß die Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall (höhere Gewalt — vis major) oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Eine von der Unternehmung in vorhinein angekündigte oder mit ihr vereinbarte Ablehnung oder Einschränkung dieser Ersatzpflicht ist ohne rechtliche Wirkung.

Die unmittelbar nach einem Eisenbahnunfalle von dem hiebei Verletzten erklärte Verzichtleistung auf Ersatzansprüche gegen die Eisenbahngesellschaft ist für den Verletzten im Falle seiner nachträglich in Folge der Verletzung eingetretenen Erkrankung nicht rechtsverbindlich. — Der Beweis der Connexität späterer Krankheitserscheinungen mit der bei einem Unfalle erlittenen Verletzung, kann auch durch die Zeugenaussage des behandelnden Arztes und durch den Erfüllungseid des Verletzten erbracht werden.

Es kann von keinem unabwendbaren Zufall gesprochen werden, wenn die Umstände, durch welche ein Eisenbahnunfall verursacht wurde, nur den Betrieb und das Betriebsmateriale der Bahn, dessen Instandhaltung ihr obliegt, und worauf aber die Passagiere nicht den entferntesten Einfluß haben, betreffen. (OGH. 24. April 1878, Z. 871; Röll Nr. 248.)

Das Gesetz vom 5. März 1869 schließt nicht aus, daß von der Eisenbahnunternehmung bezüglich ihrer Bediensteten für den Fall der Verunglückung vor erlangter Pensionsfähigkeit specielle Vereinbarungen über die Höhe und die Art der Entschädigung, insbesondere der Witwen, der ohne ihr Verschulden im Dienste verunglückten Bediensteten getroffen werden, und es hat im Falle einer solchen Vereinbarung an Stelle der vom Gerichte auszumessenden die vertragsmäßig zugesicherte Entschädigung sowohl bezüglich der Art derselben als auch ihrer Höhe und Dauer einzutreten. *Die beim Dienstantritte den Angestellten bekanntgegebene Bestimmung des Pensionsstatutes* hat die Wirkung einer solchen Vereinbarung. (OGH. *9. Oct. 1879*, Z. 10112, Oest. Eisenb.-Ztg. 1880 : 1.)

Plötzlicher Eintritt eines dichten Nebels bildet keine vis major, welche die Haftpflicht der Eisenbahngesellschaft für den in Folge des Nebels hervorgerufenen Zusammenstoß zweier Züge, bezw. für die dabei eingetretenen Verletzungen von Menschen ausschließt. (OGH. 1. Juni 1885, Z. 3747.)

§. 3. Klagen auf Ersatzleistung, welche auf Grundlage dieses Gesetzes wegen Ereignungen, die der Wirksamkeit desselben nachgefolgt sind, erhoben werden, gehören nach Wahl des Klägers vor das Handelsgericht, in dessen Sprengel die beklagte Unternehmung ihren Sitz hat oder die Ereignung eingetreten ist.

Ueber dieselben ist summarisch zu verfahren und es können mehrere Kläger Ersatzansprüche, welche in derselben Ereignung ihren Grund haben, in derselben Klageschrift geltend machen.

§. 4. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben ist der Justizminister beauftragt.

Ich bin zur Kenntniß gekommen, daß eine Betriebsdirection in Fällen, in denen durch ein Ereigniß im Eisenbahnverkehre die körperliche Verletzung oder die Tödtung von Bahnbediensteten herbeigeführt wird, von der irrigen Ansicht ausgehend, daß das Gesetz vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27, auf Bahnbedienstete keine Anwendung finde, bei den Verhandlungen über die Ersatzleistung einen gegen das gedachte Gesetz verstoßenden Vorgang beobachtet.

Aus diesem Anlasse hat der Verwaltungsrath sofort die entsprechenden Weisungen zu ertheilen, da ich auf die genaueste Befolgung dieses Gesetzes vom Standpunkte der Verkehrssicherheit dringen muß. (HM. 6. April 1874, Z. 10643, CB. 1874 : 43.)

Das Reichs-Kriegsministerium hat im Hinblicke auf die so häufig eintretenden Fälle, daß Militärabtheilungen behufs Erlernung des Eisenbahndienstes den Bahnen zugetheilt werden, laut der unterm 24. Juli 1877, [illegible]. 1726, Abth. 5, anher gelangten Zuschrift den Beschluß gefaßt, betreffs [illegible]chadloshaltung der Bahnunternehmungen gegenüber event. Ersatzansprüche [illegible] Sinne des Haftungsgesetzes vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27, die [illegible]tschädigungspflicht zu übernehmen.

Hievon wird die Verwaltung unter Anschluß einer Abschrift der für [illegible]che Exponirungen giltigen, allgemein lautenden Erklärung* des genann[illegible] Ministeriums, in Kenntniß gesetzt. (HM. 30. Juli 1877, Z. 22896, [illegible]. 1877 : 94.)

* Erklärung.

Das Reichs-Kriegsministerium verpflichtet sich Namens des Militär[illegible]s, in allen Fällen, wenn zur Erlernung des Eisenbahndienstes bei [illegible]nen commandirte Militärpersonen in dieser Verwendung körperlich [illegible]tzt oder getödtet werden, jene Schadenersatzbeträge zu übernehmen, [illegible]heißt der betreffenden Bahnunternehmung (Gesellschaft) vollständig zu [illegible]ten, welche diese letztere auf Grund des Haftungsgesetzes vom 5. März [illegible] RGB. Nr. 27, an die Beschädigten, an deren Angehörige oder an [illegible]nst Anspruchsberechtigten über rechtskräftiges gerichtliches Urtheil [illegible]sten *haben wird.*

Achter Abschnitt.

Verkehrsvorschriften.

I. Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen.*)

(Wirksam v. 1. October 1877, HM. 27. Februar 1877, Z. 5176, CB. 1877:27.)

I. Theil.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 1.

Allgemeine Pflichten des Personales.

1. Zum executiven Dienste darf niemand verwendet werden, der sich nicht vorher über die seine Dienstesverrichtungen betreffenden Bestimmungen und Vorschriften genaue Kenntniß verschafft und dieselbe durch Prüfung und Probepraxis nachgewiesen hat.

Jedes Organ des executiven Dienstes ist mit den seinen Obliegenheiten entsprechenden Instructionen, Anleitungen und Vorschriften zu betheilen.**)

---

*) Die mit Erlässen des Handelsministeriums vom 15. September 1881, Z. 29091 (CB. 1881 : 112, I. Nachtrag), vom 15. Juni 1883, Z. 21561, (CB. 1883 : 75, II. Nachtrag), und vom 15. Juli 1883, Z. 20980 (III. Nachtrag) erschienenen Abänderungen, bez. Ergänzungen dieser „Grundzüge" sind in den nachfolgenden Text aufgenommen.

**) Ich lade die Verwaltungen ein, dafür zu sorgen, daß von nun ab der selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes nicht nur die vollständige Kenntniß des Telegraphendienstes und die im Beisein eines höheren Verwaltungsbeamten der betreffenden Anstalt gut bestandene, theoretische *Prüfung aus* den Vorschriften des Verkehrsdienstes, sondern auch eine *mindestens* dreimonatliche, unter entsprechender Aufsicht und wo möglich

esammte Diener= und Arbeiterpersonale muß zeitweise ein=
: einschlägigen Vorschriften belehrt und nachgeprüft werden,
reibungen zu führen sind.

ne Bediensteten, welche bei einer Nachprüfung einen Rück=
ursprünglich documentirten unerläßlichen Befähigung
d sofort vom executiven Dienste abzuziehen und können zu
nach einer neuerlichen genügend bestandenen Prüfung
n werden.

en, die wegen Kurzsichtigkeit oder Farbenblindheit zur
der Signale ungeeignet, oder die schwerhörig sind, dürfen
Dienste nicht in Verwendung genommen, dem Trunke Er=
Dienste belassen werden.
ie Farbenblindheit erfahrungsgemäß nicht nur angeboren
auch später eintreten kann, so liegt es im Interesse der
it, nicht nur neu Eintretende des Executivpersonals in
Fähigkeit, die Hauptfarben, roth, grün und violett zu
ntersuchen zu lassen, sondern die Prüfung auch periodisch
e nach Krankheiten und Contusionen des Kopfes zu wieder=
15. October 1878, Z. 29295, CV. 1878 : 121.)

er Diensteintheilung ist unter Beobachtung der dießfalls
Normen darauf Rücksicht zu nehmen, daß jedem Einzelnen
ng nothwendige dienstfreie Zeit verbleibe.

r Dienstesübergabe respective Uebernahme, welche unter
persönlich vorzunehmen ist, hat der Uebergebende dem
n alle auf die ungestörte Fortsetzung des Dienstes Bezug
heilungen mündlich zu machen.
bergabe des Platzdienstes von einem Stationsbeamten an
t überdieß der Abzulösende alle auf die Sicherheit des
ß nehmenden, getroffenen oder erst zu treffenden Dispo=
er, bestimmter Form schriftlich zu notiren.

hnorgane haben nach Maßgabe ihrer Instructionen für die
ng der Betriebssicherheit oder Ordnung auf der Bahn und
fen Sorge zu tragen.

eleisigen Bahnstrecke zurückgelegte praktische Verwendung
obte Fähigkeit vorhergehe. (HM. 6. Mai 1870, Z. 19964
, CV. 1870 : 38.)
lsministerium hat über die Anrechnung der mit dem Er=
ai 1869, Z. 19964, vorgeschriebenen Probepraxis, welche
der aus dem Verkehrsdienste geprüften Bahnbediensteten
n Ausübung desselben vorangehen soll, entschieden, daß
Bediensteten auch die vor der abgelegten Verkehrsprüfung
robeweise Verwendung im executiven Verkehrsdienste an=
n kann. (GI. 12. April 1873, Z. 3432—2112 II., CV.

enthümlichen Verhältnisse jeder Bahn es mit sich bringen,
Vorschriften für den executiven Dienst von jenen anderer
sentlich verschieden sind, so haben sich künftighin Bahn=
che in die Dienste einer anderen Bahn übergetreten sind,
ifung zur selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes
aus den bezüglichen Instructionen der gegenwärtig dienst=
anstalt auch dann zu unterziehen, wenn sie diese Prüfung
ren Bahn *mit Erfolg bereits* abgelegt haben. (GI.
3, Z. 8024—4844 II., CV. 1873 : 98.)

Uebertreter der Sicherheitsvorschriften, welche den an sie ergangenen Mahnungen nicht Folge leisten oder eine die Sicherheit des Betriebes störende oder gefährdende Handlung bereits verübt haben, sind, falls die Hilfe der Sicherheitsorgane nicht sogleich zur Hand ist, womöglich anzuhalten und der competenten Behörde zu übergeben.

8. Die Bediensteten haben bei der Ausübung des Dienstes die vorgeschriebenen Abzeichen zu tragen und sich gegenwärtig zu halten, daß sie mit einem, zum Nutzen und Frommen des Publikums bestimmten öffentlichen Dienste betraut sind.*)

9. Die Bediensteten haben im Dienste die ihnen anvertrauten, der Tageszeit entsprechenden, tragbaren Signalmittel bei sich zu führen, damit sie stets im Stande sind, Signale zu geben.

Artikel 2.

Benützung neuer oder umgestalteter Anlagen und Geleise.

10. Sowohl neuhergestellte Eisenbahnstrecken als auch jene Theile der bereits bestehenden, welche durch Zubau, Umbau oder durch Reconstruction neue oder geänderte Geleiseanlagen und Objecte erhalten, dürfen erst dann benützt werden, wenn die hiezu erforderliche Ermächtigung ertheilt worden ist.

Artikel 3.

Dienstuhren.

11. Auf jeder Station soll an einer dem Publikum sichtbaren Stelle eine Uhr vorhanden sein. Außerdem muß jede Station, wenigstens bei deren Telegraphenapparate, mit einer Uhr versehen sein, nach welcher der Dienst geregelt wird.

Alle beim executiven Verkehrsdienste betheiligten Beamten, ferner die Stations- und Bahnaufseher, sowie die Maschinen- und Zugführer müssen jeder im Besitze einer gut gehenden Taschenuhr sein und dieselbe im Dienste stets bei sich tragen.

Jedes Bahnwächterhaus ist mit einer Uhr zu versehen.

12. Alle diese Uhren müssen nach der Bahnzeit gerichtet sein.

13. Um alle Uhren in gleichem, übereinstimmendem Gange zu erhalten, sind dieselben täglich nach einem im telegraphischen Wege gegebenen Uhrenzeichen zu reguliren.

Artikel 4.

Freihaltung der Bahnbreite.

14. Die seitwärts von den Geleisen und zwischen denselben lagernden Gegenstände sollen vom Schienenstrange so weit entfernt sein, daß sie die sichere Befahrung der Bahn nicht hindern.

Als äußerste Grenze hat zu gelten, daß die Schotterhaufen im Innern des Geleises wenigstens 0·20 m von der inneren Schienenkante entfernt sein müssen und die Oberfläche der Schienen nicht mehr als 0·80 m über-

---

*) Der Verwaltungsrath wird aufgefordert, sofort die Veranlassung zu treffen, daß während des Verkehrs der Züge der jeweilig den Inspectionsdienst versehende Beamte einer jeden Station eine rothe Dienstmütze trage, und daß die Stationsportiere eine links auf der Brust zu tragende mit dem Worte „Portier" deutlich versehene blanke Metallplatte erhalten.

Es ist selbstverständlich, daß das Tragen der rothen Mütze nur während der Zeit des jeweiligen Inspectionsdienstes statthaft ist. (HM. 5. December 1870, Z. 22940, CB. 1870 : 99.)

ragen dürfen, und daß seitwärts von den Geleisen und zwischen denselben die Haufen im Sommer wenigstens 0·50 m, im Winter jedoch, um den Schneepflügen freien Durchgang zu lassen, 0·80 m von der inneren Schienenkante entfernt zu halten sind. Dieselben können dann eine beliebige Höhe erreichen, nur darf die Böschung der Schotterhaufen gegen das Geleise nicht steiler als 45 Grade sein.

Bei Ablagerung von Gegenständen mit vertikalen Flächen hat die Entfernung von der inneren Schienenkante womöglich 1·50, unter allen Umständen aber mindestens 1·25 m zu betragen.

Artikel 5.

Instandhaltung der Einrichtungen.

15. Die Bahn- und Bahnhofseinrichtungen, einschließlich der Signalmittel, müssen stets in erforderlicher Anzahl und in vollkommen dienstfähigem Zustande erhalten, die dazu nöthigen Verbrauchsmaterialien in hinreichender Menge gehörigen Ortes vorräthig gehalten werden.

16. Alle Wechsel der Geleisekreuzungen, einschließlich deren Signalkörper, sind periodisch einer Revision zu unterziehen und die dabei entdeckten Anstände sofort zu beheben.

17. Bei gesperrten Wechseln ist der Schlüssel zur Sperrvorrichtung stets in der Verwahrung desjenigen Organes zu halten, ohne dessen Zustimmung die Umstellung des Wechsels nicht vorgenommen werden darf.*)

Artikel 6.

Beleuchtung.

18. Die Nachtsignale sind von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang und bei eintretender Dunkelheit und in dunklen Tunnels auch bei Tage zu gebrauchen.

Die Signalmittel auf den Zügen sind stets rechtzeitig und zwar derart zu beleuchten, daß die Züge ohne Lichtsignale von der Dunkelheit nicht überrascht werden können.

19. Die Züge müssen in der Dunkelheit, daher auch bei der Durchfahrt durch längere Tunnels, auch von innen beleuchtet sein.

II. Theil.

Vorbereitungen zum Verkehre der Züge.

Artikel 7.

Untersuchung der Wagen.

20. Ein Wagen darf nur in Verwendung genommen werden, wenn er sich in vollkommen betriebssicherem Zustande befindet und keinen Mangel an sich trägt, durch welchen eine Beschädigung von Personen oder Sachen herbeigeführt werden könnte.

Daher ist jeder Wagen vor seiner Verwendung einer Untersuchung zu unterziehen.

---

*) In jeder Station sind an allen vorkommenden Geleiseverkreuzungen die Sicherheitsmarken in entsprechender Entfernung von der Herzspitze anzubringen.

Ein Anstrich dieser *Marken mit leicht* erkennbaren und haltbaren *Farbmitteln wird empfohlen.* (GJ. 5. Juli 1881, Z. 8054, CB. 1881 : 81.)

Einkommens an Gehalt, Quartiergeld und Meilengeldern bis zu jenem Alter ermöglicht, welches sie bei nicht erlittener Verletzung nach den Regeln der Wahrscheinlichkeit erreicht hätte. (OGH. v. 2. April 1875, Z. 559; Röll Nr. 150.)

Die bei einem Eisenbahnunfalle verletzte und in Folge dieser Verletzung erwerbsunfähig gewordene Person ist für den Entgang an Diäten, welche sie in der bis zur Verletzung innegehabten dienstlichen Berufsstellung bei Verwendung zu Reisen bezogen hätte, seitens der Bahngesellschaft nicht zu entschädigen. — Beiträge, welche dem Verletzten durch öffentliche Sammlungen zukommen, sind bei Berechnung des von der Bahngesellschaft zu leistenden Ersatzes außer Betracht zu lassen. — Das Schmerzensgeld ist ohne Rücksicht auf den Grad des Verschuldens der ersatzpflichtigen Eisenbahn zu bemessen. (OGH. 27. März 1878, Z. 776; Röll Nr. 244.)

Der im §. 1 des Gesetzes vom 5. März 1869 vorkommende Ausdruck „Verkehr" ist mit „Bewegung des Zuges" identisch. (OGH. 31. Mai 1878, Z. 15655 ox 1877; Röll Nr. 252.)

Die seitens einer Eisenbahngesellschaft erfolgte Zuwendung einer Provision oder Unterstüznng an die Hinterbliebenen einer Person, deren Tödtung durch eine Ereignung im Verkehre dieser Eisenbahn herbeigeführt wurde, involvirt eine stillschweigende Anerkennung der dießfälligen Schadenersatzpflicht der Eisenbahngesellschaft, welche die Verjährung der Klage unterbricht. — Der gegen eine Eisenbahngesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 5. März 1869 und beziehungsweise auf Grund des §. 1327 abGB. erhobene Anspruch auf Leistung einer Rente unterliegt der im §. 1489 abGB. normirten Verjährungsfrist. (OGH. 15. Sept. 1878, Z. 7209; Röll Nr. 263.)

Die seinem Gehalte gleichkommende Rente muß dem Verletzten, ohne Rücksicht auf den Pensionsgenuß, zukommen, wenn nach den Pensionsstatuten der Pensionsfond durch die Einlagen von Seiten der Beamten und Diener gebildet wird und sonach als Eigenthum derselben anzusehen ist, während die Bahngesellschaft bloß die Verwaltung dieses Fondes führt.

Der in Folge der Verletzung erwerbsunfähig gewordene Bahnbedienstete hat gegen die Bahngesellschaft keinen Anspruch auf Ersatz der ihm entgehenden „Meilengelder". (OGH. 23. Oct. 1878, Z. 11380; Röll Nr. 269.)

Im Falle eines durch den Verkehr herbeigeführten Todes ist die Ersatzpflicht nicht bloß gegenüber den in §. 1327 abGB. erwähnten Personen, sondern gegenüber Allen begründet, welche durch den Todesfall in einem förmlichen Rechtsanspruche beeinträchtigt wurden, insbesonders gegenüber den Eltern, denen der Verstorbene in Gemäßheit des §. 154 ibidem den Unterhalt geleistet hat. (OGH. 7. Juli 1880, Z. 7090; Jur. Bl. 1880: 46.)

Die im Gesetze vom 5. März 1869 aufgestellte Vermuthung des Verschuldens der Bahngesellschaft hat auch dann Anwendung zu finden, wenn ein Bediensteter (Bremser) während des Einkuppelns und Auskuppelns von Waggons anläßlich einer Verschiebung verunglückt.

Die Verpflichtung der Bahngesellschaft, den Kindern des Verunglückten Unterhaltskosten zu bestreiten, dauert rücksichtlich der Frau bis zum Lebensende, rücksichtlich der Kinder nur bis zu dem Zeitpunkte, in welchem die Kinder sich selbst zu ernähren im Stande sind.

Unterstützungen, welche die Bahngesellschaft den Hinterbliebenen des Verunglückten zuwendet, sind als Geschenke anzusehen und daher von der der Bahn obliegenden Schadenersatzleistung nicht abzuschlagen.

Die Zahlung eines Capitalsbetrages statt der Alimentationsrenten kann der Bahn nicht auferlegt werden. (OGH. 8. Nov. 1881, Z. 8760.)

Für einen Bahnunfall, der durch eine Schneeverwehung veranla wurde, haftet die Bahnunternehmung selbst dann, wenn die Folgen dies Verwehung für einen verkehrenden Zug bei der sorgfältigsten Ueberwachun nicht zu verhüten sind.

Die Verzichtleistung des bei einem Eisenbahnunfalle Beschädigten au weitere Entschädigung hat auf die der Gattin und Familie nach §. 1327 abGB. zustehenden Ansprüche keinen Einfluß. Der Witwe des Getödteten ist kein Capital, sondern nur eine Rente und zwar nur für jene Zeit zuzusprechen, welche der Getödtete muthmaßlich gelebt hätte, wenn ihm der Unfall nicht zugestoßen wäre.

Da nach §. 24 abGB. vorausgesetzt wird, daß der Mensch gewöhnlich das 80. Lebensjahr nicht überlebt, so muß auch bei der Bemessung der Dauer des Rentenbezuges dieses Alter zum Maßstabe angenommen werden. (OGH. 25. Juli 1882, Z. 11219, GH. 1883 : 3 u. 4.)

Die Verjährung des Entschädigungsanspruches beginnt, falls angenommen werden kann, daß der Schaden dem Beschädigten nicht später bekannt wird, vom Zeitpunkte der erlittenen Beschädigung. (OGH. 17. Febr. 1883, Z. 552, Centralbl. f. Jur. Praxis 1883 : 80.)

Die Bahn haftet für die Verletzung oder Tödtung eines die Bahn bei offenen Schranken Passirenden nur dann nicht, wenn sie den positiven Beweis erbringt, daß der Passant wegen Herannahens eines Zuges oder einer Locomotive vor dem Uebersetzen der Bahn ausdrücklich gewarnt worden sei.

Die Zuerkennung des der Gattin gebührenden anständigen Unterhaltes und des den Kindern gebührenden Unterhaltes bis zum Zeitpunkte ihrer Selbsternährungsfähigkeit ist nach §. 1327 abGB. nicht davon abhängig, aß der Witwe oder den Kindern vom Manne bei Lebzeiten des Letzteren in gleicher Geldbezug zugekommen ist.

Der Unterhalt und daher auch die Entschädigungspflicht müssen sich ch dem Stande richten, für welchen das Kind von den Eltern nach ihren ermögensverhältnissen bestimmt und erzogen wurde.

Die Bahngesellschaft hat den Hinterbliebenen auch das schätzungsweise zustellende Vermögen zu vergüten, welches der Verstorbene, falls er ter gelebt hätte, wahrscheinlich erworben und sonach seinen Kindern terlassen hätte.

Die gesetzliche Verbindlichkeit des Vaters nach §. 139 abGB. erstreckt auch auf die Versorgung der ehelichen Kinder. (OGH. 16. Aug. , Z. 7186.)

§. 1 des Gesetzes vom 5. März 1869 findet nicht bloß dann Anung, wenn der Unfall während der unmittelbaren Bewegung des uges herbeigeführt wird, sondern auch dann, wenn er in den mit Betriebe der Bahn in nothwendigem Zusammenhange stehenden An- (z. B. Heizhäusern) und Vorbereitungen durch die Außerachtlassung r Hintanhaltung von Unglücksfällen bei Benutzung der Dampfkraft en Vorkehrungen entstanden ist. (OGH. 28. Aug. 1883, Z. 9504.)

ı den bei der Bestimmung des Schmerzengeldes zu berücksichtigenden den gehört auch die Beschaffenheit des die Ersatzpflicht begründenden ldens, wobei insbesondere der Unterschied zwischen einer aus böser zugefügten Körperverletzung und dem Verhalten der Organe der n Eisenbahngesellschaft nicht unbeachtet bleiben kann. (OGH. 1884, Z. 13094.)

: dienstuntauglich gewordenen Bediensteten einer Eisenbahngesellführt unter der *Voraussetzung* keine Pension aus dem bei dieser *tehenden Pensionsfonde*, wenn ihm seitens der Bahngesellschaft

anläßlich der Verunglückung im Dienste eine die Pension üb
lebenslängliche Rente als Ruhegenuß fortbezahlt wird. (OGH
1885, Z. 1002.)

Auch das Verschieben von Wagen zum Zwecke der Zusamm
oder Auflösung von Zügen gehört zum „Verkehr" im Sinne d
vom 5. März 1869. (OGH. 12. März 1885, Z. 1031.)

Die mit Dampfkraft erfolgende Verschiebung der Waggons
§. 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27, erwähn
nungen im Verkehre beizuzählen. Die Schadenersatzklage wege
einer solchen Verschiebung erfolgten Verunglückung eines Bahnb
kann daher nach §. 3 des Haftpflichtgesetzes bei dem Handelsge
gebracht werden, in dessen Sprengel sich der Unfall ereignet ha
16. Dec. 1885, Z. 14420.)

Auch die beim Bahnbetriebe absichtlich oder durch Vers
Bahnorganes erfolgte Herbeiführung eines Schreckens, welcher
schaffenheit der Sache und des Individuums die Verletzung ein
Organes nach sich zieht, begründet die Haftpflicht der Bahn
Grund des Gesetzes v. 5. März 1869 (OGH. 20. Sept. 1887,

§. 2. Von dieser Ersatzleistung wird die Unter
nur dann und nur in dem Maße befreit, als sie bew
die Ereignung durch einen unabwendbaren Zufall
Gewalt — vis major) oder durch eine unab
Handlung einer dritten Person, deren Verschulden
zu vertreten hat, oder durch Verschulden des Bes
verursacht wurde.

Eine von der Unternehmung in vorhinein ang
oder mit ihr vereinbarte Ablehnung oder Einschränku
Ersatzpflicht ist ohne rechtliche Wirkung.

Die unmittelbar nach einem Eisenbahnunfalle von dem
letzten erklärte Verzichtleistung auf Ersatzansprüche gegen die
gesellschaft ist für den Verletzten im Falle seiner nachträglich
der Verletzung eingetretenen Erkrankung nicht rechtsverbindlich
Beweis der Connexität späterer Krankheitserscheinungen mit de
Unfalle erlittenen Verletzung, kann auch durch die Zeugenaussa
handelnden Arztes und durch den Erfüllungseid des Verletzte
werden.

Es kann von keinem unabwendbaren Zufall gesprochen wer
die Umstände, durch welche ein Eisenbahnunfall verursacht wurd
Betrieb und das Betriebsmateriale der Bahn, dessen Instandh
obliegt, und worauf aber die Passagiere nicht den entferntest
haben, betreffen. (OGH. 24. April 1878, Z. 871; Röll Nr. 2

Das Gesetz vom 5. März 1869 schließt nicht aus, daß von der
unternehmung bezüglich ihrer Bediensteten für den Fall der Ver
vor erlangter Pensionsfähigkeit specielle Vereinbarungen über
und die Art der Entschädigung, insbesondere der Witwen, de
Verschulden im Dienste verunglückten Bediensteten getroffen w
es hat im Falle einer solchen Vereinbarung an Stelle der vo
auszumessenden die vertragsmäßig zugesicherte Entschädigung
züglich der Art derselben als auch ihrer Höhe und Dauer
Die beim Dienstantritte den Angestellten bekanntgegebene Besti
Pensionsstatutes hat die Wirkung einer solchen Vereinbarun
9. Oct. 1879, Z. 10112, Oest. Eisenb.-Ztg. 1880 : 1.)

...lötzlicher Eintritt eines dichten Nebels bildet keine vis major, welche ...aftpflicht der Eisenbahngesellschaft für den in Folge des Nebels hervor...enen Zusammenstoß zweier Züge, bezw. für die dabei eingetretenen ...zungen von Menschen ausschließt. (OGH. 1. Juni 1885, Z. 3747.)

...§. 3. Klagen auf Ersatzleistung, welche auf Grundlage ... Gesetzes wegen Ereignungen, die der Wirksamkeit des... nachgefolgt sind, erhoben werden, gehören nach Wahl ...lägers vor das Handelsgericht, in dessen Sprengel die ...te Unternehmung ihren Sitz hat oder die Ereignung ...reten ist.

...Ueber dieselben ist summarisch zu verfahren und es ...n mehrere Kläger Ersatzansprüche, welche in derselben ...ung ihren Grund haben, in derselben Klageschrift ...d machen.

...§. 4. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kund...ung in Wirksamkeit.

...Mit dem Vollzuge desselben ist der Justizminister beauftragt.

Ich bin zur Kenntniß gekommen, daß eine Betriebsdirection in Fällen, ...nen durch ein Ereigniß im Eisenbahnverkehre die körperliche Verletzung ... die Tödtung von Bahnbediensteten herbeigeführt wird, von der irrigen ...cht ausgehend, daß das Gesetz vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27, auf ...nbedienstete keine Anwendung finde, bei den Verhandlungen über die ...tzleistung einen gegen das gedachte Gesetz verstoßenden Vorgang beobachtet. Aus diesem Anlasse hat der Verwaltungsrath sofort die entsprechenden ...ungen zu ertheilen, da ich auf die genaueste Befolgung dieses Gesetzes ... Standpunkte der Verkehrssicherheit dringen muß. (HM. 6. April 1874, ...0643, CB. 1874 : 43.)

Das Reichs-Kriegsministerium hat im Hinblicke auf die so häufig ein...nden Fälle, daß Militärabtheilungen behufs Erlernung des Eisenbahn...stes den Bahnen zugetheilt werden, laut der unterm 24. Juli 1877, ...726, Abth. 5, anher gelangten Zuschrift den Beschluß gefaßt, betreffs ...dloshaltung der Bahnunternehmungen gegenüber event. Ersatzansprüche ... Sinne des Haftungsgesetzes vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27, die ...chädigungspflicht zu übernehmen.

Hievon wird die Verwaltung unter Anschluß einer Abschrift der für ...e Exponirungen giltigen, allgemein lautenden Erklärung* des genann... Ministeriums, in Kenntniß gesetzt. (HM. 30. Juli 1877, Z. 22896, ... 1877 : 94.)

* Erklärung.

Das Reichs-Kriegsministerium verpflichtet sich Namens des Militär...s, in allen Fällen, wenn zur Erlernung des Eisenbahndienstes bei ...nen commandirte Militärpersonen in dieser Verwendung körperlich ...etzt oder getödtet werden, jene Schadenersatzbeträge zu übernehmen, ...heißt der betreffenden Bahnunternehmung (Gesellschaft) vollständig zu ...üten, welche diese letztere auf Grund des Haftungsgesetzes vom 5. März ..., RGB. Nr. 27, an die Beschädigten, an deren Angehörige oder an ... sonst Anspruchsberechtigten über rechtskräftiges gerichtliches Urtheil ...eisten *haben wird.*

Achter Abschnitt.

Verkehrsvorschriften.

I. Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen.*)

(Wirksam v. 1. October 1877, HM. 27. Februar 1877, Z. 5176, CB. 1877:27.)

I. Theil.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 1.

Allgemeine Pflichten des Personales.

1. Zum executiven Dienste darf niemand verwendet werden, der sich nicht vorher über die seine Dienstesverrichtungen betreffenden Bestimmungen und Vorschriften genaue Kenntniß verschafft und dieselbe durch Prüfung und Probepraxis nachgewiesen hat.

Jedes Organ des executiven Dienstes ist mit den seinen Obliegenheiten entsprechenden Instructionen, Anleitungen und Vorschriften zu betheilen.**)

---

*) Die mit Erlässen des Handelsministeriums vom 15. September 1881, Z. 29091 (CB. 1881 : 112, I. Nachtrag), vom 15. Juni 1883, Z. 21561, (CB. 1883 : 75, II. Nachtrag), und vom 15. Juli 1883, Z. 20980 (III. Nachtrag) erschienenen Abänderungen, bez. Ergänzungen dieser „Grundzüge" sind in den nachfolgenden Text aufgenommen.

**) Ich lade die Verwaltungen ein, dafür zu sorgen, daß von nun ab der selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes nicht nur die vollständige Kenntniß des Telegraphendienstes und die im Beisein eines höheren Verwaltungsbeamten der betreffenden Anstalt gut bestandene, theoretische *Prüfung aus* den Vorschriften des Verkehrsdienstes, sondern auch eine *mindestens* dreimonatliche, unter entsprechender Aufsicht und wo möglich

Das gesammte Diener- und Arbeiterpersonale muß zeitweise ein-
über die einschlägigen Vorschriften belehrt und nachgeprüft werden,
:r Aufschreibungen zu führen sind.

Alle jene Bediensteten, welche bei einer Nachprüfung einen Rück-
in der ursprünglich documentirten unerläßlichen Befähigung
iben, sind sofort vom executiven Dienste abzuziehen und können zu
en erst nach einer neuerlichen genügend bestandenen Prüfung
zugelassen werden.

Personen, die wegen Kurzsichtigkeit oder Farbenblindheit zur
ehmung der Signale ungeeignet, oder die schwerhörig sind, dürfen
:ecutiven Dienste nicht in Verwendung genommen, dem Trunke Er-
nicht im Dienste belassen werden.
ichdem die Farbenblindheit erfahrungsgemäß nicht nur angeboren
sondern auch später eintreten kann, so liegt es im Interesse der
:ssicherheit, nicht nur neu Eintretende des Executivpersonals in
auf die Fähigkeit, die Hauptfarben, roth, grün und violett zu
jeiden, untersuchen zu lassen, sondern die Prüfung auch periodisch
sbesondere nach Krankheiten und Contusionen des Kopfes zu wieder-
(HM. 15. October 1878, Z. 29295, CB. 1878 : 121.)

Bei der Diensteintheilung ist unter Beobachtung der dießfalls
3 giltigen Normen darauf Rücksicht zu nehmen, daß jedem Einzelnen
Erholung nothwendige dienstfreie Zeit verbleibe.

Bei der Dienstesübergabe respective Uebernahme, welche unter
mständen persönlich vorzunehmen ist, hat der Uebergebende dem
ehmenden alle auf die ungestörte Fortsetzung des Dienstes Bezug
en Mittheilungen mündlich zu machen.
i der Uebergabe des Platzdienstes von einem Stationsbeamten an
idern hat überdieß der Abzulösende alle auf die Sicherheit des
:s Einfluß nehmenden, getroffenen oder erst zu treffenden Dispo-
ı in klarer, bestimmter Form schriftlich zu notiren.

Die Bahnorgane haben nach Maßgabe ihrer Instructionen für die
jterhaltung der Betriebssicherheit oder Ordnung auf der Bahn und
Bahnhöfen Sorge zu tragen.

ıer eingeleisigen Bahnstrecke zurückgelegte praktische Verwendung
ebei erprobte Fähigkeit vorhergehe. (HM. 6. Mai 1870, Z. 19964
ex 1869, CB. 1870 : 88.)
ıs Handelsministerium hat über die Anrechnung der mit dem Er-
ım 6. Mai 1869, Z. 19964, vorgeschriebenen Probepraxis, welche
ılassung der aus dem Verkehrsdienste geprüften Bahnbediensteten
bständigen Ausübung desselben vorangehen soll, entschieden, daß
reffenden Bediensteten auch die vor der abgelegten Verkehrsprüfung
elegte, probeweise Verwendung im executiven Verkehrsdienste an-
et werden kann. (GI. 12. April 1873, Z. 3432—2112 II., CB.
46.)
ı die eigenthümlichen Verhältnisse jeder Bahn es mit sich bringen,
ch deren Vorschriften für den executiven Dienst von jenen anderer
ı oft wesentlich verschieden sind, so haben sich künftighin Bahn-
tete, welche in die Dienste einer anderen Bahn übergetreten sind,
rer Zulassung zur selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes
Prüfung aus den bezüglichen Instructionen der gegenwärtig dienst-
en Bahnanstalt auch dann zu unterziehen, wenn sie diese Prüfung
ner anderen Bahn *mit Erfolg* bereits abgelegt haben. (GI.
gust 1873, Z. 8024—4844 II., CB. 1873 : 98.)

Uebertreter der Sicherheitsvorschriften, welche den an sie ergangenen Mahnungen nicht Folge leisten oder eine die Sicherheit des Betriebes störende oder gefährdende Handlung bereits verübt haben, sind, falls die Hilfe der Sicherheitsorgane nicht sogleich zur Hand ist, womöglich anzuhalten und der competenten Behörde zu übergeben.

8. Die Bediensteten haben bei der Ausübung des Dienstes die vorgeschriebenen Abzeichen zu tragen und sich gegenwärtig zu halten, daß sie mit einem, zum Nutzen und Frommen des Publikums bestimmten öffentlichen Dienste betraut sind.*)

9. Die Bediensteten haben im Dienste die ihnen anvertrauten, der Tageszeit entsprechenden, tragbaren Signalmittel bei sich zu führen, damit sie stets im Stande sind, Signale zu geben.

Artikel 2.

Benützung neuer oder umgestalteter Anlagen und Geleise.

10. Sowohl neuhergestellte Eisenbahnstrecken als auch jene Theile der bereits bestehenden, welche durch Zubau, Umbau oder durch Reconstruction neue oder geänderte Geleiseanlagen und Objecte erhalten, dürfen erst dann benützt werden, wenn die hiezu erforderliche Ermächtigung ertheilt worden ist.

Artikel 3.

Dienstuhren.

11. Auf jeder Station soll an einer dem Publikum sichtbaren Stelle eine Uhr vorhanden sein. Außerdem muß jede Station, wenigstens bei deren Telegraphenapparate, mit einer Uhr versehen sein, nach welcher der Dienst geregelt wird.

Alle beim executiven Verkehrsdienste betheiligten Beamten, ferner die Stations- und Bahnaufseher, sowie die Maschinen- und Zugführer müssen jeder im Besitze einer gut gehenden Taschenuhr sein und dieselbe im Dienste stets bei sich tragen.

Jedes Bahnwächterhaus ist mit einer Uhr zu versehen.

12. Alle diese Uhren müssen nach der Bahnzeit gerichtet sein.

13. Um alle Uhren in gleichem, übereinstimmendem Gange zu erhalten, sind dieselben täglich nach einem im telegraphischen Wege gegebenen Uhrenzeichen zu reguliren.

Artikel 4.

Freihaltung der Bahnbreite.

14. Die seitwärts von den Geleisen und zwischen denselben lagernden Gegenstände sollen vom Schienenstrange so weit entfernt sein, daß sie die sichere Befahrung der Bahn nicht hindern.

Als äußerste Grenze hat zu gelten, daß die Schotterhaufen im Innern des Geleises wenigstens 0·20 m von der inneren Schienenkante entfernt sein müssen und die Oberfläche der Schienen nicht mehr als 0·80 m über-

---

*) Der Verwaltungsrath wird aufgefordert, sofort die Veranlassung zu treffen, daß während des Verkehrs der Züge der jeweilig den Inspectionsdienst versehende Beamte einer jeden Station eine rothe Dienstmütze trage, und daß die Stationsportiere eine links auf der Brust zu tragende mit dem Worte „Portier" deutlich versehene blanke Metallplatte erhalten.

Es ist selbstverständlich, daß das Tragen der rothen Mütze nur während der Zeit des jeweiligen Inspectionsdienstes statthaft ist. (HM. 5. December 1870, Z. 22940, CB. 1870 : 99.)

gen dürfen, und daß seitwärts von den Geleisen und zwischen denselb
: Haufen im Sommer wenigstens 0·50 m, im Winter jedoch, um d
hneepflügen freien Durchgang zu lassen, 0·80 m von der innere
ienenkante entfernt zu halten sind. Dieselben können dann eine b
bige Höhe erreichen, nur darf die Böschung der Schotterhaufen gege
s Geleise nicht steiler als 45 Grade sein.

Bei Ablagerung von Gegenständen mit vertikalen Flächen hat die Ent-
nung von der inneren Schienenkante womöglich 1·50, unter allen Um-
nden aber mindestens 1·25 m zu betragen.

Artikel 5.

Instandhaltung der Einrichtungen.

15. Die Bahn- und Bahnhofseinrichtungen, einschließlich der Signal-
ttel, müssen stets in erforderlicher Anzahl und in vollkommen dienst-
tigem Zustande erhalten, die dazu nöthigen Verbrauchsmaterialien in
reichender Menge gehörigen Ortes vorräthig gehalten werden.

16. Alle Wechsel der Geleisekreuzungen, einschließlich deren Signal-
per, sind periodisch einer Revision zu unterziehen und die dabei ent-
kten Anstände sofort zu beheben.

17. Bei gesperrten Wechseln ist der Schlüssel zur Sperrvorrichtung
ts in der Verwahrung desjenigen Organes zu halten, ohne dessen Zu-
mmung die Umstellung des Wechsels nicht vorgenommen werden darf.*)

Artikel 6.

Beleuchtung.

18. Die Nachtsignale sind von Sonnenuntergang bis Sonnenauf-
g und bei eintretender Dunkelheit und in dunklen Tunnels auch bei
e zu gebrauchen.

Die Signalmittel auf den Zügen sind stets rechtzeitig und zwar der-
zu beleuchten, daß die Züge ohne Lichtsignale von der Dunkelheit
überrascht werden können.

19. Die Züge müssen in der Dunkelheit, daher auch bei der Durch-
durch längere Tunnels, auch von innen beleuchtet sein.

II. Theil.

Vorbereitungen zum Verkehre der Züge.

Artikel 7.

Untersuchung der Wagen.

Ein Wagen darf nur in Verwendung genommen werden, wenn
ı vollkommen betriebssicherem Zustande befindet und keinen Mangel
rägt, durch welchen eine Beschädigung von Personen oder Sachen
ihrt werden könnte.

r ist jeder Wagen vor seiner Verwendung einer Untersuchung
iehen.

---

jeder Station sind an allen vorkommenden Geleisevertreuzungen
eitsmarken in entsprechender Entfernung von der Herzspitze an-

nstrich dieser *Marken mit leicht* erkennbaren und haltbaren
wird empfohlen. (GJ. 5. Juli 1881, Z. 8054, CB. 1881 : 81.)

21. Eine weitere Untersuchung hat in den dazu bezeichneten Stationen bei den Zügen mit besonderer Rücksicht auf die Verkehrssicherheit stattzufinden.

Die Untersuchung beladener Wagen soll sich auch auf die Verkehrssicherheit der Verladung erstrecken, soweit diese äußerlich beurtheilt werden kann.

22. Jeder Wagen ist außerdem einer zeitweiligen gründlichen Revision (periodischen Revision) zu unterziehen, wobei die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen.

Die Vornahme dieser Revision ist am Wagen selbst ersichtlich zu machen.

23. Neue, aus Fabriken kommende Wagen müssen vor der Uebernahme zum Transporte untersucht und zum Beweise, daß es geschehen, mit dem Revisionszeichen versehen werden.

Artikel 8.

Beladung und Belastung der Wagen.

24. Bei Beladung der Wagen muß die Last gleichmäßig auf die Achsen vertheilt werden und darf weder in der Höhe noch in der Breite die Grenzen überschreiten, welche durch das Normalverladeprofil gegeben sind.*)

25. Die Lagerung sämmtlicher verladener Güter soll eine feste und sichere sein; erforderlichen Falles ist sie durch Anwendung entsprechender Befestigungsmittel zu erzielen.

26. Zur Beförderung explodirbarer Stoffe dürfen nur bedeckte Güterwagen mit dichter Verschalung und gut schließenden Thüren verwendet werden.

Wenn Bremswagen dazu benützt werden müssen, so dürfen die Bremsen nicht in Wirksamkeit gesetzt werden.

Die in der Mitte zwischen den Thüren der Wagen gelagerten Fässer oder Kisten müssen zum Schutze gegen etwa eindringende Funken mit Theerplachen oder grafitirter Leinwand bedeckt werden.

Explodirbare Güter dürfen mit keinen anderen Gütern zusammengeladen werden.

Das Verladen solcher Güter soll thunlichst nicht von Gütermagazinen aus, sondern nur auf möglichst abgelegenen Seitengeleisen bewirkt werden. Unbetheiligte Personen sind hierbei ferne zu halten.

Die mit solchen Gütern beladenen Wagen sind möglichst ferne von den Magazinen und Heizhäusern aufzustellen und verläßlich zu bewachen.

27. Die in einem Wagen zur Verladung gelangende Fracht soll ihrem Gewichte nach in der Regel die angegebene Tragfähigkeit des Wagens nicht überschreiten. Ausnahmen davon sind durch specielle Bestimmungen zu regeln.

Artikel 9.

Fahrordnung.

28. Die Züge werden eingetheilt in:

a) Gewöhnliche Züge, welche fahrordnungsgemäß täglich oder an bestimmten Tagen der Woche verkehren.

---

*) Sowohl die Stationsvorstände, als auch das Zugbegleitungspersonale haben strenge darüber zu wachen, damit die in den Wagen nach vorgenommenen Ausladungen zurückbleibende oder die in dieselben hinzugeladene Fracht stets dem Gewichte nach eine möglichst gleichmäßige Vertheilung erhalte, um dadurch Verkehrsanständen vorzubeugen. (GJ. 29. August 1871, CB. 1871 : 71.)

b) **Erforderniszüge**, welche bloß nach Maßgabe des Bedarfes eingeleitet werden und nach einer im Fahrordnungsbuche enthaltenen Fahrordnung verkehren;
c) **Abgetheilte Züge**, welche nach der Fahrordnung des Zuges, der getheilt werden muß, verkehren und demselben in einem bestimmten Intervalle folgen;
d) **Separatzüge**, die nach einer im Fahrordnungsbuche nicht enthaltenen Fahrordnung von Fall zu Fall in Verkehr gesetzt werden;
e) **Extrafahrten**, welche in dringenden Fällen ohne Fahrordnung und sogar auch ohne Avisirung stattfinden.

29. Die in der allgemeinen Fahrordnung enthaltenen Züge sind mit fortlaufenden Ordnungsnummern derart zu versehen, daß die ungeraden Zahlen für Züge in der einen Richtung, die geraden für die Züge nach der entgegengesetzten Richtung angewendet werden.

Das System der Zugsnumerirung muß aus den Fahrordnungsbüchern zu entnehmen sein.

30. Die nicht in dem allgemeinen Fahrplane enthaltenen Züge und Fahrten können auch ohne Nummer und bloß durch eine anderweitige Benennung bezeichnet werden.

31. Um zur Feststellung der Zugskreuzungen, sowohl schon bei der Verfassung der Fahrordnungen als auch in Verspätungsfällen, namentlich aber, wenn die telegraphische Verständigung unmöglich ist, eine dauernde, klare Grundlage zu gewinnen, muß für die Züge eine Rangordnung aufgestellt werden, welche angibt, wie dieselben einander bezüglich ihres Verkehrs untergeordnet sind.

In der Fahrordnung eines jeden Zuges muß der Rang desselben ausgesprochen sein. Wird ein Zug getheilt, so haben die Theile denselben Rang.

32. Mit Ausnahme der Extrafahrten, welche bei außergewöhnlichen Anläßen in Nothfällen auch ohne Fahrordnung unternommen werden können, soll jeder Zug nach einer bestimmten Fahrordnung verkehren.

33. Jede Fahrordnung muß folgende Daten enthalten:

1. Nummer und Charakter des Zuges;
2. Rang desselben;
3. Stationen, welche der Zug berührt, und deren Entfernung von einander;
4. Kennzeichen der doppelgeleisigen Strecken;
5. Fahrzeiten von Station zu Station;
6. Ankunftszeit in den Stationen;
7. Aufenthalte;
8. Abfahrtszeiten aus den Stationen;
9. Bezeichnung der Nachtzeit;
10. bei jeder Station oder Strecke Bezeichnung der Züge, mit denen der fragliche Zug zusammentrifft;
11. Angabe der kürzesten Fahrzeit;
12. summarische Angabe der Fahrzeiten und Aufenthalte;
13. Bemerkungen, betreffend das Zuwarten in den Kreuzungsstationen;
14. Bemerkungen bezüglich der Anschlüsse 2c.

Ueberdieß muß in den Fahrordnungsbüchern noch enthalten sein:

15. Tabelle über die Belastung der Züge;
16. Tabelle über die Kategorien und Gewichte der Locomotiven, Tender und Wagen.
17. Tabelle über die Gewichtsansätze für Personen und jene Sachen, die im Frachtbriefe *nicht mit dem* Gewichte ausgewiesen sind;
18. *Tabelle über die militärische* Benützbarkeit der Züge.

34. Bei Kreuzungen in Stationen, welche in eingeleisiger Bahn liegen, müssen die Fahrordnungen zwischen der Ankunft des einen Zuges und der Abfahrt des Gegenzuges ein Intervall von mindestens einer Minute bieten.

Ein gleiches Intervall muß zwischen den Einfahrtszeiten zweier Gegenzüge in den Stationen der eingeleisigen Bahn und in jenen Stationen, in welchen der Uebergang vom einfachen zum Doppelgeleise stattfindet, bestehen.

35. Jede Station muß von den vollständigen Fahrordnungen sämmtlicher Züge, welche daselbst passiren, rechtzeitig in Kenntniß gesetzt werden.

Jeder Bahnwächter muß von der Fahrordnung der Züge für die Stationsstrecke, innerhalb welcher er postirt ist, rechtzeitig Kenntniß erhalten.

Jeder Maschinen- und Zugführer muß die Fahrordnung seines Zuges, sowie der sämmtlichen Züge, mit denen er ein Vorfahren oder auf eingeleisiger Bahn eine Kreuzung zu erwarten haben könnte, erhalten und im Dienste mit sich führen.

Artikel 10.

Verschubsdienst.

36. Bei Verschiebungen, mögen dieselben durch Menschenkräfte, mit Zugthieren oder mit Locomotiven bewirkt werden, ist darüber zu wachen, daß weder die Sicherheit des Verkehres noch die persönliche Sicherheit der Bediensteten oder dritter Personen gefährdet werde.

37. Bei Verschiebungen durch Menschenkräfte dürfen die Wagenschieber niemals zwischen den Wagen oder auf den Schienen gehen, sondern müssen die zu verschiebenden Fahrbetriebsmittel von der Seite oder an den Ecken fassen.

Bei jeder solchen Verschiebung muß wenigstens Ein dabei betheiligter Arbeiter in der Lage sein, das zu befahrende Geleise genügend weit zu übersehen, um Unfälle zu verhüten, und sind im Allgemeinen bei den Handverschiebungen auch alle jene Sicherheitsvorschriften zu beobachten, welche für das Verschieben mittelst Locomotiven gelten.

38. Sind Wagen ohne Bremsen durch Menschenkräfte zu verschieben, so haben die Wagenschieber geeignete Mittel mit sich zu führen, damit sie die in Bewegung befindlichen Fahrbetriebsmittel nöthigenfalls sogleich anhalten können.

39. Bei Verschiebungen, welche durch Zugthiere ausgeführt werden muß die Zugkette mindestens 2·50 Meter lang sein.

Das Zugthier soll womöglich immer außerhalb des Geleises und stets mit der Hand am Zügel geführt werden.

40. Bei solchen Verschiebungen muß außer dem Lenker noch ein Individuum zur Hand sein, welches die in Bewegung befindlichen Wagen durch geeignete Mittel zum Stillstande bringen kann.

41. Bei Verschiebung mit Locomotiven darf die Fahrgeschwindigkeit, wenn die Maschine in der Richtung der Bewegung an der Spitze der zu verschiebenden Fahrbetriebsmittel sich befindet, höchstens 15 Kilometer per Stunde, wenn hingegen die Maschine die Wagen zu schieben hat, höchstens 10 Kilometer per Stunde betragen.

42. Keinerlei Verschiebung darf ohne Anordnung eines leitenden Organes vorgenommen werden.

Vor Anordnung jeder Bewegung muß sich das die Verschiebung *leitende Organ* überzeugen, daß weder an den Fahrbetriebsmitteln selbst,

noch in der Richtung, nach welcher gefahren wird, ein Hinderniß vorhanden ist, oder leicht entstehen kann.

Mit besonderer Aufmerksamkeit aber ist darauf zu sehen, daß sich niemand zwischen, unter oder hinter den Fahrbetriebsmitteln befinde.

Etwa am Platze anwesende, dem Dienste fremde Personen sind genau zu überwachen.

43. Der Maschinenführer hat, bevor er die Locomotive in Bewegung setzt, stets das Achtungssignal zu geben.

44. Bei Verschiebung von mit Personen besetzten Wagen müssen die Wagenthüren geschlossen bleiben.

45. Wenn durch eine Maschine Wagen geschoben werden, so muß denselben ein mit den nöthigen Signalmitteln ausgerüsteter Bediensteter in genügender Entfernung vorausgehen.

Unter besonders günstigen Umständen jedoch, wenn namentlich vom ersten Wagen aus das ganze zu befahrende Geleise und dessen Umgebung gut übersehen werden kann, genügt es, daß auf diesem Wagen ein Verschieber postirt sei.

46. Zur Kuppelung der Wagen dürfen nur besonders geschulte und gewandte Personen verwendet werden.

47. Der die Verschiebung leitende Bedienstete hat seinen Standpunkt derart zu wählen, daß er womöglich das Ein- und Auskuppeln sehen und überwachen kann.

48. Während der Wagenverschiebung müssen sämmtliche Wechsel stets so gestellt sein, daß weder eine Entgleisung noch ein Zusammenstoß möglich werde.

Solche Wechsel, für welche ein normale Stellung bestimmt ist, sollen, wenn sie beim Verschieben in eine andere Stellung gebracht werden, nach Beendigung der Verschiebung über dieselben in ihre normale Lage zurückgestellt werden.

49. Bei jenen Verschiebungen, welche mit Maschinen ausgeführt werden, sind die hiefür bestimmten Signale anzuwenden, und zwar derart, daß sie für den Locomotivführer entweder direct oder durch Fortpflanzung deutlich und zweifellos wahrnehmbar sind.

50. Sind bei Verschiebungen Wegübersetzungen zu befahren, so muß vorher das Schließen der Schranken abgewartet werden.

Verschiebungen über die Wegübersetzungen sind übrigens thunlichst zu vermeiden, und wenn sie durch längere Zeit dennoch nöthig sein sollten, so hat man selbe in solchen Perioden zu unterbrechen, daß das Passiren auf dem Wege nicht zu lange gestört werde.

51. Wagen, die mit Reisenden besetzt sind, sowie Wagen, in welchen sich manipulirende Postbedienstete befinden*), dürfen nicht mittelst Rollenlassens verschoben werden.**)

---

*) Diese Fassung des Punktes 51 erfolgte durch Handelsministerialerlaß vom 15. Juni 1883, Z. 21561, CB. 1883 : 75.

**) Das bisher in den Verkehrsinstructionen der österreichischen Eisenbahnen aufgenommene Verbot des Verschiebens einzelner Wagen oder Zugstheile mit nicht angehängter Maschine, d. i. mittelst Abstoßens und Laufenlassens der Wagen wird aufgehoben und gestattet, daß diese Verschiebungsweise unter nachfolgenden Vorsichten und Bedingungen in Anwendung gebracht werde:

a) wenn die Fernsicht über das zu benutzende Bahngeleise vollkommen frei ist;

b) wenn das Laufenlassen der Wagen über keinen Bahnübergang in gleichem Horizont außerhalb des Bahnhofes reicht, und die in die Verschiebung fallenden Wechsel bewacht sind;

52. Beim Erwarten eines Zuges sollen die Verschiebungen auf den von demselben zu befahrenden Geleisen mindestens 10 Minuten vor dessen Ankunft eingestellt werden, damit die Ein- beziehungsweise Durchfahrt des erwarteten Zuges ungehindert geschehen könne.

53. Die in den Stationen oder auf Zweiggeleisen stehenden Wagen müssen mindestens in Gruppen aneinander gekuppelt und permanent gegen das Entrollen entsprechend gesichert sein.

Erhöhte Vorsichten sind in dieser Beziehung bei Beginn eines Sturmes oder Herannahen eines Gewitters und auf Bahnhöfen, welche Gefälle enthalten oder an solche grenzen, jederzeit zu beobachten.

Artikel 11.

Zusammenstellung der Züge.

54. Die Züge sollen derart zusammengestellt sein, daß, soweit es die übrigen Erfordernisse des Dienstes gestatten, die schweren Wagen vor den leichteren zu stehen kommen, daß die Puffer zweier zusammen-

---

c) wenn die Verschiebung, resp. das Laufenlassen nicht bis an einen auf demselben Geleise stehenden Zug oder Zugtheil, oder aber bis zu einer nicht vollkommen richtig und sicher gestellten Drehscheibe oder Schiebebühne geschieht, also ein Zusammenstoß resp. Entgleisung nicht zu befürchten ist;

d) wenn das Geleise, auf welchem die Verschiebung vorgenommen werden will, kein größeres Gefälle als $^1/_{350}$ besitzt;

e) wenn der zu verschiebende Zugtheil gehörig zusammengehängt und mit der vorgeschriebenen Anzahl gut wirkender und verläßlich bedienter Bremsen versehen ist;

f) wenn die Verschiebung nur derart vorgenommen wird, daß die Maschine keinen Stoß, sondern nur ein Weiterrollen der Wagen bewirkt;

g) wenn die frei rollenden Wagen sich nie mit einer größeren Geschwindigkeit bewegen, als daß ein Mann im schnellsten Schritt daneben hergehen kann;

h) wenn das verschiebende Maschinen- und Bahnhofspersonale die nöthige Signalisirung bei Tag und Nacht gewissenhaft handhabt und beachtet;

i) wenn endlich zu solchen Verschiebungen nur bereits im Bahnhofsdienste vollkommen geübte Locomotivführer und Bahnhofsarbeiter verwendet werden. (HM. 24. April 1869, Z. 1002, CB. 1869 34.)

Das Abstoßen und Rollenlassen von mit Postbediensteten besetzten Postwagen wird unbedingt untersagt und weiters unter Hinweisung auf den Punkt 36 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen angeordnet, daß Verschiebungen der Postwagen, sobald sich in denselben dienstthuende Postorgane befinden, mit der größten Vorsicht und Behutsamkeit vorzunehmen sind.

In diesem Sinne hat das die Verschiebung leitende Organ vor Beginn derselben sich persönlich die Ueberzeugung zu verschaffen, ob sich in dem etwa zu verschiebenden Postwagen Bedienstete der Post befinden, und wenn dieses der Fall sein sollte, den Maschinenführer und das Verschubpersonal zu verständigen, daß aus dieser Ursache das Abstoßen und Rollenlassen unzulässig und die Verschiebung überhaupt mit größter Vorsicht vorzunehmen ist.

Dementsprechend sind die Instructionen des Executivpersonals zu ergänzen, und ist über den Vollzug dieser Anordnung anher zu berichten. (GJ. 28. August 1882, Z. 2871, CB. 1882 : 108.)

agen in ihrer Höhe niemals mehr als um 8 Centimeter
daß die Berührung zweier Bremshütteln oder Bremsplatt-
bei der größtmöglichen Zusammendrückung der Puffer nie
e.

Zugsmaschine soll sich in der Regel an der Spitze des
t.

er darf im Allgemeinen der Locomotive nicht vorausgehen.
omotiven dürfen auch in umgekehrter Stellung verwendet
die sodann als erste vorangehende Achse genügend belastet ist.

der Anordnung, daß die Locomotive sich an der Spitze
nde und der Tender der Maschine folge, darf nur abge-
:

iebungen auf den Bahnhöfen;
schieben über örtliche Steigungen;
und Probefahrten;
, welche von der Strecke zurückfahren müssen, ohne eine
t erreichen, welche die Umstellung der Maschine ermöglicht.
derung von Zügen mit verkehrter Maschine darf außerdem
deren Localverhältnissen und bei auf kurzen Strecken ver-
alzügen stattfinden, jedoch ist hiezu die Genehmigung der
ion einzuholen.*)

Beförderung eines jeden Zuges soll in der Regel nur Eine
endet werden.
n können jedoch stattfinden:
en Steigungen;
er Witterung oder momentan ungenügender Leistungsfähig-
Maschine;
hrten.
n zwei Maschinen thätig sind, so hat der Führer der an
Zuges befindlichen ersten Maschine den Gang zu regeln
erlich werdenden Signale zu geben.
Fortschaffung eines Zuges über locale Steigungen ist es
: zulässig, zwei Maschinen zum Ziehen und eine zum
ehmen.
zwei Zugmaschinen und eine Nachschubmaschine bei dem-
irken zu lassen, ist jedoch unter allen Umständen verboten.
Zügen, welche zur Beförderung von Reisenden bestimmt
ischen Maschine, beziehungsweise Tender, und dem ersten
chem den Reisenden die Plätze angewiesen werden, wenig-
jen ohne Reisende als Sicherheitswagen eingereiht werden.
dem ersten, hinter der Locomotive befindlichen Sicherheits-
elchem aus eine leichte Verständigung mit dem Maschinen-
sein soll, hat im Allgemeinen der Zugführer seinen Platz

letzte Wagen eines jeden Zuges muß ein mit einem Zug-
ter Bremswagen sein.
muß er die nöthigen Vorrichtungen zum Anbringen der
n Signalmittel tragen.
nahmsweise ist gestattet, hinter dem letzten Bremswagen
ohne Bremse laufen zu lassen, wenn derselbe mit einer
el und bei Nachtverkehr mit dem Schlußsignale versehen ist.
den Courier- und Personenzügen sollen in der Regel die
n am Schlusse des Zuges eingereiht werden.

. 29 der Betriebsordnung.

65. Güterwagen dürfen in Courierzügen nur dann laufen, wenn sie sich vermöge ihrer Construction, ihres Zustandes und ihrer Belastung zur Beförderung mit größerer Geschwindigkeit eignen.

66. In gemischten Zügen und Güterzügen mit Personenbeförderung sollen sich die zum Personentransporte bestimmten Wagen womöglich in der zweiten Hälfte des Zuges befinden.

Eine Verschiebung mit den Personenwagen in den Unterwegsstationen ist thunlichst zu vermeiden.

67. Wagen mit Schalengußrädern dürfen in Zügen mit Personenbeförderung, welche eine höhere Maximalgeschwindigkeit als 45 Kilometer per Stunde haben, nicht laufen.

Bei derartigen Zügen von 40 Kilometer und darüber Maximalgeschwindigkeit dürfen nur solche Schalengußräder verwendet werden, welche aus behördlich speciell bezeichneten Fabriken stammen.

68. Die explodirbaren Körper sind vom Transporte mit Zügen, in welchen Personen befördert werden, gänzlich ausgeschlossen.

69. Die feuergefährlichen Stoffe, dann die ätzenden Flüssigkeiten können zwar in gemischten Zügen und in Güterzügen mit Personenbeförderung transportirt werden, jedoch müssen die Wagen, in welchen dieselben verladen sind, stets hinter den zum Personentransporte dienenden Wagen eingestellt und von denselben noch durch mindestens einen Frachtwagen getrennt sein, welcher nicht mit solchen Stoffen oder mit Heu, Stroh 2c. beladen sein darf.

70. Die mit feuergefährlichen oder explodirbaren Gütern beladenen Eisenbahnwagen sind in der Regel in der rückwärtigen Hälfte des Zuges, jedenfalls aber derart einzureihen, daß hinter denselben noch wenigstens drei leere oder mit nicht leicht feuerfangenden Gegenständen beladene gedeckte Wagen folgen.

Ist die Einreihung in der rückwärtigen Hälfte des Zuges nicht thunlich, oder bilden mit explodirbaren Gütern beladene Wagen für sich einen Zug, so müssen nicht nur am Ende desselben, sondern auch hinter der Locomotive drei Sicherheitswagen vorbezeichneter Art sich befinden.

71. Langholz, welches vermöge seiner Lage nicht auf Einem Wagen verladen werden kann, darf den gemischten und Güterzügen mit Personenbeförderung nur ausnahmsweise, wenn an dem Tage, an welchem der Langholztransport stattfinden soll, in Folge Mangels ausreichender Fracht kein reiner Lastzug in Verkehr gesetzt werden kann, und dann nur unter der Bedingung beigegeben werden, daß die mit demselben beladenen Wagen immer hinter die Personenwagen zu stehen kommen und von den letzteren wenigstens durch drei gedeckte oder solche offene Wagen getrennt sind, deren Bordwände oder Ladung höher reichen als das Langholz, und daß die größte Geschwindigkeit der betreffenden Züge 35 Kilometer per Stunde nicht überschreitet.*)

72. In allen Zügen sind die Langholzwagen möglichst gegen das Ende einzureihen.*)

73. Bezüglich der Einreihung von Wagen, welche mit anderen langen, über mehr als Einen Wagen reichenden Gegenständen beladen sind, gelten die gleichen Regeln wie für Langholz.

73a. Die Normen über die Einreihung von Wagen, welche zur Beförderung besonders großer Lasten eigens construirt sind, unterliegen der Genehmigung der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen.

74. Offene Güterwagen, welche mit Equipagen beladen sind, und Pferdewagen, wenn sie vermöge ihrer leichten Construction an der Spitze des Zuges nicht eingereiht werden können, sind bei Personenzügen an

*) Siehe §. 27 der Betriebsordnung.

Ende derselben anzuhängen und bei Güterzügen wie andere leichte Wage
u behandeln. Während der Fahrt darf Niemand in den Equipage
erbleiben.

75. Die mit einem Zuge zu befördernden Locomotiven sind in der Regel unmittelbar hinter die Zugsmaschine einzureihen, insofern nicht twa die Tragfähigkeit der zu passirenden Brücken die Einreihung an anderer Stelle erforderlich macht.

Die Signalleine muß von der vorderſten Maschine bei Courier= und Personenzügen über den ganzen Zug bis zum letzten Bremsposten, bei gemischten und Güterzügen wenigstens bis zum ersten Bremsposten reichen.

76. Kalte Maschinen müssen während der ganzen Dauer ihres Transportes begleitet sein.

77. Ein Schneepflug, der nicht zur Freimachung der Bahn dienen soll, ist hinter dem Signalwagen anzuhängen und vorzugsweise mit einem Lastgüterzuge zu befördern.

Von der Beigabe desselben ist das betreffende Stations= und Strecken=personale rechtzeitig zu verständigen, damit die Einfahrt der Züge auf in die unbehinderte Passirung des Schneepfluges gestattendes Geleise und die Beseitigung der allenfalls auf den Strecken vorhandenen Hindernisse veranlaßt werden können.

78. In Strecken, auf welchen keine reinen Güterzüge verkehren, kann man sich zur Beförderung der Schneepflüge unter Anwendung besonderer Vorsicht eines gemischten Zuges bedienen.

Artikel 12.

Anzahl und Vertheilung der Bremswagen.

79. In jedem Zuge müssen außer der Tenderbremse noch wenigstens viele gut wirkende Bremsen vorhanden sein, daß

	bei Personen=zügen	bei gemischten Zügen	bei Last=zügen
horizontaler Bahn und geingen Steigungen bis einhließlich 2 ‰	1/8	1/10	1/12
größeren Steigungen als 2 ‰ s einschließlich 3 ‰ . . .	1/6	1/8	1/10
größeren Steigungen als 3 ‰ s einschließlich 5 ‰ . . .	1/5	1/7	1/9
rößeren Steigungen als 5 ‰ einschließlich 10 ‰ . . .	1/4	1/6	1/7
rößeren Steigungen als 10 ‰ einschließlich 12·5 ‰ . .	1/3	1/5	1/6
größeren Steigungen als ‰ bis einschließlich 17 ‰	1/3	1/4	1/5
f größeren Steigungen als bis einschließlich 25 ‰ .	1/2	1/3	1/4

uttolast des Zuges auf gebremsten Achsen ruht.

. Bei Güterzügen mit Personenbeförderung ist die Bremsenzahl reinen Güterzügen auszumitteln.

inden sich bei einem Zuge kalte Maschinen sammt Tendern, so ist ewicht bei Ermittelung der zu bremsenden Last nicht in Betracht
l.

Bei Vergleichung des zu bremsenden Brutto mit dem Brutto Bremsern *zu besetzenden Wagen* können 3000 Kilogramm unbe= *bleiben.*

82. Es sollen so viel als möglich die Bremswagen in gleicher Entfernung im Zuge und, wenn dieß nicht durchführbar ist, mehr nach rückwärts eingereiht sein.

Die von einem Bremsposten etwa gegebenen optischen Signale sollen vom Nachbarposten wahrnehmbar sein.

83. Bremswagen, welche Stehplateaux ohne Schutzgeländer haben oder welche mit feuergefährlichen Gütern (mit Ausnahme von Petroleum) beladen sind, dürfen nie mit Bremsern besetzt werden.

Bremswagen, welche mit Petroleum beladen sind, dürfen nur dann mit Bremsern besetzt werden, wenn sie eiserne Bremsklötze haben.

Artikel 13.

Kuppelung der Wagen.

84. Für die Courier- und Personenzüge sind solche Wagen zu wählen, welche mit Schraubenkuppeln versehen sind. Letztere sind in diesen Zügen soweit anzuziehen, daß nach erfolgter Berührung der Pufferscheiben noch zwei volle Umdrehungen der Spindel vorgenommen werden.

Artikel 14.

Anzahl der Achsen und Belastung der Züge.

85. Die größte zulässige Achsenzahl bei den Zügen auf den einzelnen Strecken ist in den Belastungstabellen vorzuschreiben.

Gesetzlich dürfen höchstens bei Personenzügen 100, bei Güterzügen 200 Achsen in einem Zuge laufen.

Hierin sind die Achsen der arbeitenden Locomotive nicht inbegriffen.

Artikel 15.

Beförderung von Personen mit Güterzügen.

86. Die Beförderung von Personen mit gewöhnlichen Güterzügen, welche nicht fahrordnungsmäßig den Personenverkehr vermitteln, ist nur ausnahmsweise gestattet, und zwar dürfen mit solchen Zügen außer den hiezu befugten, im Dienste entsendeten Organen der Generalinspection und der Bahnverwaltung nur befördert werden:

1. Militärtransporte;
2. Begleiter von Leichen oder lebendem Vieh oder auf eigenen Rädern laufenden fremden Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln;
3. Staatstelegraphen-Aufsichtsorgane;
4. Sicherheitsorgane im Dienste;
5. Finanzwache und Abgeordnete der Finanzbehörden;
6. Feuerwehrmannschaft bei Hilfeleistungen.

Hinsichtlich der Unterbringung der angeführten Personen gelten folgende Bestimmungen:

ad 1. Die Militärtransporte sind im Sinne der Vorschriften für den Militärtransport auf Eisenbahnen entweder in Personen- oder in eingerichteten Lastwagen unterzubringen.

ad 2. Die Begleiter von Leichen oder lebendem Vieh, oder als Frachtgut auf eigenen Rädern laufenden fremden Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln müssen, insoferne selbe nicht im Leichenwagen, beziehungsweise im Wagen bei den Thieren untergebracht werden können, in Personen- oder in eingerichteten Last- oder leeren Kastenwagen befördert werden.

Diese Wagen sind so einzureihen, wie die allgemeine Regel für die Personenwagen in den gemischten Zügen vorschreibt.

ad 3. Staatstelegraphen-Aufseher haben in der Regel nicht besetzte Bremserplätze einzunehmen.

Die Benützung der Conducteurwagen ist den Staatstelegraphen-Aufsichtsbeamten jederzeit, den Staatstelegraphen-Aufsehern dagegen nur im Falle großer Kälte oder ungünstiger Witterung, oder wenn kein Bremssitz frei ist, gestattet.

ad 6. Die zur Beförderung der Feuerwehrmannschaft zu verwendenden Personen- oder Kastenwagen sind so einzureihen, wie es die allgemeine Regel für die Einreihung der Personenwagen in die gemischten Züge vorschreibt.

In den Stundenpässen sind jedesmal die Personen namhaft zu machen, welche von dem obigen Recht, Lastzüge zu benützen, Gebrauch gemacht haben und hiebei die bezüglichen Strecken und der von jedem eingenommene Platz ersichtlich zu machen.

Artikel 16.

Ausrüstung der Züge mit Signal- und Hilfsmitteln.

87. Bei jedem Zuge müssen die Signalmittel vorhanden sein, welche zu den Signalen an demselben und zum Geben der Signale seitens der Zugbegleiter erforderlich sind; außerdem ist den Zügen mit Personenbeförderung je ein Rettungskasten und eine Tragbahre beizugeben.

III. Theil.

Ausführung des Verkehres.

Artikel 17.

Avisirung des Personals über den Verkehr der Züge.

88. Von jeder Fahrt sollen sämmtliche Stationen und Wächter der zu befahrenden Strecke vorher genau verständigt sein.

Im Falle diese Verständigung gar nicht, oder nicht rechtzeitig, oder nicht in ihrem ganzen Umfange erfolgen kann, so darf die Fahrt nur unter besonderen Vorsichtsmaßregeln unternommen werden (s. Artikel 19, Punkt 103, und Artikel 26, Punkt 131).

89. Die täglich verkehrenden gewöhnlichen Züge werden dem Personale ein- für allemal als solche avisirt.

Die nicht täglich verkehrenden gewöhnlichen Züge, sowie alle Erfordernißzüge, Separatzüge und Extrafahrten werden dagegen von Fall zu Fall avisirt, und zwar: den Stationen

a) mittelst des hiefür bestimmten Avisos;
b) mittelst des Telegraphen;
c) mittelst Signalen an den Zügen;

den Wächtern mittelst des hiefür bestimmten schriftlichen Avisos und mittelst Signalen an den Zügen.

90. Das schriftliche Aviso für die Stationen ist mit einem früheren Zuge an alle Stationen, welche der Zug zu durchlaufen hat, zu entsenden, bei Separatzügen ist demselben auch deren vollständige Fahrordnung beizugeben.

91. Die telegraphische Avisirung geschieht durch eine Circulardepesche.

92. In unausweichlichen Fällen kann das schriftliche Aviso an die Stationen entfallen; deren Verständigung mittelst des Telegraphen muß dann aber um so sorgfältiger geschehen und bei Separatzügen sich auch auf die Bekanntgabe der Fahrordnung derselben erstrecken.

93. Die Avisirung der Züge an die Stationen muß zeitlich genug vorgenommen werden, *damit diese noch* das gesammte Wächterpersonale der *angrenzenden Strecken rechtzeitig* verständigen können.

94. Die Avisirung durch Signale an den Zügen erfolgt in Gemäßheit der Signalordnung und ist dazu in der Regel derjenige Zug zu benützen, welcher unmittelbar vor dem zu avisirenden Zuge die Strecke in gleicher Richtung passirt.*)

95. Die schriftliche Avisirung der Wächter auf der Strecke hat durch die nächsten Stationen zu erfolgen; jeder Wächter ist verpflichtet, die sämmtlichen in seiner Strecke befindlichen Arbeiterpartien von dem Inhalte eines jeden Avisos zu verständigen.

96. Muß der Verkehr eines Separat-, Courier- oder Personenzuges stattfinden, ohne daß selbst eine telegraphische Avisirung vorausgehen kann, so ist zum Zwecke der außergewöhnlichen Avisirung eine eigene Avisomaschine vorauszusenden, welcher ein verläßlicher Begleiter mitzugeben ist.

Der Vorgang für den Fall, daß selbst eine Avisomaschine nicht abgesendet werden könnte, ist im Artikel 26 vorgeschrieben.

97. Das Unterbleiben der ein- für allemal, sowie der von Fall zu Fall avisirten Züge muß den Stationen und den Wächtern bekanntgegeben werden, welche den Zug zu erwarten hätten.

Sollte das Wächterpersonale in solchem Falle durch das schriftliche Aviso nicht mehr rechtzeitig verständigt werden können, so ist dasselbe von dem Nichtverkehre des Zuges wenigstens dadurch in Kenntniß zu setzen, daß das entsprechende Absageglockensignal zur fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des Zuges aus der betreffenden Station gegeben wird, vorausgesetzt, daß auf dem Geleise, welches der Zug befahren sollte, bis zur nächsten Station sich kein Zug befindet.

98. Bei Reparaturarbeiten am Unter- und Oberbaue und im Allgemeinen bei entstehenden Hindernissen auf der Bahn, z. B. Erdabrutschungen, Stehenbleiben von Wagen u. s. w., sind die Halt- und Langsamfahrsignale stets derart abzugeben, als ob ein Zug zu erwarten wäre (s. Art. 9, Punkt 28 e).

Artikel 18.

Begleitdocumente der Züge.

99. Es darf weder ein Zug verkehren, noch mit einer Locomotive eine Fahrt unternommen werden, ohne daß hiebei ein Stundenpaß, welcher eine Darstellung der thatsächlichen Ausführung des Verkehres mit allen Abweichungen von der Fahrordnung und die Angabe aller Ereignisse während der Fahrt enthält, von den hiezu berufenen Organen vom Abfahrts- bis zum Bestimmungsorte deutlich und wahrheitsgetreu geführt würde.

100. Der Stundenpaß hat die genaue Bezeichnung des Zuges, auf welchen er Bezug hat, der Verkehrsstrecke, der Verkehrszeit, die Namen

---

*) Das Handelsministerium hat die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen ermächtigt, über specielles Einschreiten einer Bahnverwaltung von Fall zu Fall Ausnahmen von der Bestimmung des Punktes 94 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen, nach welcher zur Signalisirung außergewöhnlicher Züge in der Regel jener Zug zu benützen ist, welcher unmittelbar früher die Strecke in gleicher Richtung passirt, rücksichtlich der Schnellzüge derart zu gestatten, daß dieselben von der Signalisirung außergewöhnlicher Züge dann ausgeschlossen werden dürfen, wenn sie in einer Station, wo sie gar keinen oder nur kurzen Aufenthalt haben, einem Zuge vorfahren, und sohin das Signal für den nachfolgenden außergewöhnlichen Zug in einer solchen Station von dem Schnellzuge abgenommen und von dem anderen Zuge aufgenommen werden müßte. (HM. 12. Nov. 1881, Z. 2613, CB. 1881 : 139.)

begleiter, die Bezeichnung der Maschinen, Tender und Schneepflüge
thalten, ferner die Namen der Stationen, welche der Zug passirt,
Ankunfts-, Aufenthalts- und Abfahrtszeiten daselbst und die Fahr-
von Station zu Station, die Anzahl der Wagen und der Achsen,
etto-, Tara- und Bruttobelastung des Zuges, die Bezeichnung der
mit welchen derselbe zusammentraf, die Angabe der Witterungsver-
sse, der Ursachen etwaiger Verspätungen und alle sonstigen, den Ver-
es Zuges betreffenden Ereignisse.

01. Die Wagenbelastungsausweise bilden eine Beilage zu den
enpässen, aus welcher die Gattung, sowie die Art und Größe der
ung jedes einzelnen Fahrzeuges zu entnehmen sein muß.

Artikel 19.

Begleitung, Berechtigung zur Fahrt auf der Locomotive.

02. Jedem Zuge müssen mindestens so viele Begleiter beigegeben
n, als zur Bedienung der laut Artikel 12 erforderlichen Anzahl
sen nöthig sind.*)

03. Fahrten aller Art, welche ohne Avisirung und ohne Fahr-
ng stattfinden müssen, sind außer dem Zugpersonale auch noch von
, mit den Verkehrsvorschriften vollkommen vertrauten Beamten zu
ten.

04. Diejenigen Strecken, in welchen wegen zu nahe stehender Ob-
das Verweilen auf den Laufbrettern, das Beiseiteneigen oder das
hen auf Bremssitzen gefährlich ist, sind den Zugbegleitern durch
s Verzeichniß bekannt zu geben.

05. Auf der Locomotive darf, außer den durch ihren Dienst dazu
nen Organen der Bahn und der Generalinspection, ohne Erlaubniß
nd mitfahren.

Ueberdieß ist darauf zu achten, daß auf den Maschinen und Tendern
mehr Personen Platz nehmen, als mit Rücksicht auf die Erforder-
des Dienstes und die Sicherheit dieser Personen selbst zulässig ist.

Artikel 20.

Fahrgeschwindigkeit.

06. Die auf den einzelnen Strecken zulässige größte Fahrgeschwin-
t der verschiedenen Züge sammt den derselben entsprechenden kürzesten
eiten, sowie das Ausmaß des Langsamfahrens über mangelhafte Bahn-
, dann, falls die Locomotive nicht an der Spitze des Zuges oder in
rter Stellung fährt, sind in den Fahrbüchern vorzuschreiben.

Gesetzlich darf selbst unter den günstigsten Verhältnissen die Ge-
digkeit der Personenzüge 80 Kilometer, jene der Lastzüge 40 Kilo-
per Stunde nie übersteigen.

Die vorgeschriebenen kürzesten Fahrzeiten dürfen nicht nur nicht über-
ten, sondern bloß in Verspätungsfällen und selbst dann nur erreicht
n, wenn der Zustand der Bahn, der Objecte und der Fahrbetriebs-
l es gestattet.

Die einzige Ausnahme von dieser Regel bilden die commissionellen
efahrten, bei welchen auch die festgesetzte Maximalgeschwindigkeit über-
ten werden kann.

---

*) Diese Fassung des Punktes *102* erfolgte durch Hand. Min. Erl. v.
Juni *1883, Z. 21561, CB. 1883 : 75.*

Artikel 21.

Zeiträume für das Nachfolgen der Züge.

107. Wenn mehrere Züge nach einander von Einer Station nach derselben Richtung abfahren, darf ein Zug einem vorausgegangenen, langsamer oder gleich schnell fahrenden Zuge erst zehn Minuten, einem schneller fahrenden aber schon fünf Minuten nach dessen Abfahrt folgen. Außerdem ist beim Ablassen der Züge hinter einander noch der Bedingung zu entsprechen, daß das Eintreffen derselben in der nächsten Station in einem Intervalle von mindestens fünf Minuten stattfinde.

Für den vorausgehenden Zug ist stets die regelmäßige Fahrzeit, für den nachfolgenden, die regelmäßige, in Verspätungsfällen aber die kürzeste Fahrzeit als Grundlage der Berechnung anzunehmen.

108. Ausnahmsweise ist auch ein früheres Ablassen des folgenden Zuges, als es die vorstehenden Bestimmungen erlauben, gestattet, wenn telegraphische Nachricht eingelangt ist, daß der vorhergehende Zug bereits in der nächsten Station eingetroffen ist.

109. Wenn ein Zug einem zum Freimachen der Bahn vorangegangenen Schneepfluge folgen soll, und zu befürchten ist, daß die freigemachte Strecke vor Passirung des Zuges wieder unfahrbar werde, so sind die angegebenen Intervalle nicht geltend, sondern kann ein früheres Nachfahren des Zuges hinter dem Schneepfluge eintreten, wobei jedoch die Sicherheitsvorschriften in erhöhtem Maße zu beachten sind.

Artikel 22.

Beleuchtung und Bedienung der Wechsel.

110. Für die Beleuchtung der Wechsel gilt im Allgemeinen der Grundsatz, daß beim Verkehre der Züge nur jene Wechsel beleuchtet werden müssen, deren Passirung gegen die Spitze erfolgt, dagegen die Beleuchtung aller Wechsel entfallen kann, welche von den Zügen nach der Spitze befahren werden.

Wechsel in der currenten Bahn sind auch dann, wenn sie nach der Spitze befahren werden, zu beleuchten, wenn bei denselben nicht ein Wächter steht, oder wenn sie nicht durch Sperrvorrichtungen gesichert sind.

111. Für die gewöhnlichen Züge sind die Geleise, auf welchen die Einfahrt stattfinden soll, ein- für allemal bestimmt.

Jede gegen diese allgemeine Bestimmung nothwendig werdende Ausnahme ist den Weichenwächtern klar und präcise auf sichere Art durch den hiezu Berufenen mitzutheilen.

112. Die Wechsel sind den vorzunehmenden Zugsbewegungen entsprechend und derart zu handhaben, daß der Anschluß der Spitz- an die Stockschiene, insbesondere bei Fahrten gegen die Spitze, ein vollkommener sei.

113. Vor jeder Ein- oder Ausfahrt eines Zuges hat der diensthabende Beamte oder ein specielles Aufsichtsorgan sich persönlich von der richtigen Stellung der zu passirenden Wechsel unbedingt zu überzeugen.

Artikel 23.

Bestimmungen über das Befahren der Wechsel.

114. In den Stationen und auf der Strecke dürfen Wechsel gegen die Spitze im Allgemeinen nur mit gemäßigter Geschwindigkeit befahren werden.

115. Die Fahrt der Courier- und Personenzüge durch jene Stationen, *in welchen* dieselben nicht halten, hat in der Regel auf dem Hauptgeleise *zu erfolgen* und darf, wenn Wechsel gegen die Spitze zu passiren sind, mit *höchstens 30* Kilometer Geschwindigkeit per Stunde bewerkstelligt werden.

Obwalten ungünstige Verhältnisse, so darf sogar diese ermäßigte Fahrgeschwindigkeit nicht in Anwendung kommen, sondern sie muß nach Maßgabe der Umstände herabgemindert werden.

Artikel 24.

Handhabung der Distanzsignale.

116. Die Distanzsignale sind in der Regel und, wenn nicht besondere Verhältnisse eine Ausnahme rechtfertigen, vor den Stationen auf „Erlaubte Einfahrt" zu stellen.

Bei Bahnabzweigungen ist die Stellung der Distanzsignale derart anzuordnen, daß nur stets die Züge der einen Linie die Bahn frei finden.

Bei Bahnkreuzungen im Niveau sind die Distanzsignale, wenn nicht durch Combinirung derselben die Bestimmung, daß nur stets die Züge der einen Linie die Bahn frei finden, eingehalten wird, normal auf „Halt" zu stellen.

117. Der Bahnhof ist stets mittelst der Distanzsignale zu decken, wenn aus irgend einem Grunde die Einfahrt oder Durchfahrt eines Zuges nicht stattfinden könnte, und zwar auch dann, wenn kein Zug zu erwarten ist.

118. Wenn die Fernsicht aus irgend einer Ursache derart gehemmt ist, daß die Stellung des Distanzsignales auf „Verbot der Einfahrt" einem ankommenden Zuge nicht auf eine Entfernung von mindestens 200 Meter sichtbar sein kann, so müssen auf letztere Distanz vor dem Distanzsignale entsprechende Haltsignale gegeben werden.

119. Wenn die Distanzsignale unbrauchbar sind, so müssen die entsprechenden Signale nach Erforderniß mit den anderweitig vorgeschriebenen Signalmitteln rechtzeitig gegeben werden.

Artikel 25.

Ankunft und Aufenthalt der Züge in den Stationen.

120. Die Stationen sollen in der Regel über die Abfahrt der von ihnen zu empfangenden Züge telegraphisch in Kenntniß gesetzt werden; diese Verständigung darf nur dann unterbleiben, wenn die zu befahrende Strecke doppelgeleisig und der Zustand der Glockenschlagwerke ein guter ist.

121. Erscheint es nothwendig, die Einfahrt eines Zuges mit besonderer Vorsicht vollziehen zu lassen, so ist der Zug noch vor der Station anzuhalten, und dem Zug- und Maschinenführer die dießfällige Weisung zu ertheilen.

122. Das Anhalten eines Zuges in einer Station soll in der Regel derart erfolgen, daß durch denselben nicht die Ein- oder Ausfahrt verstellt werde.

123. In Stationen, welche im Gefälle oder in der Steigung liegen, müssen nach dem Anhalten des Zuges die Bremsen angezogen sein.

Der Signalwagen aber muß während des Aufenthaltes in allen Stationen gebremst sein.

124. Das Aus- und Einsteigen der Reisenden soll nur nach erfolgtem Stillstande des Zuges erfolgen.

Artikel 26.

Expedition der Züge.

125. Zug- und Maschinenführer eines jeden Zuges müssen von den Stationen über die eingeleiteten nicht gewöhnlichen Züge, über die in Folge von Verspätungen vorgenommenen Verlegungen der Kreuzungen ihres Zuges mit den anderen Zügen, über den Gang derjenigen Züge, welche die Station kurz vorher verlassen haben oder bald nachfolgen werden, so-

wie über eine etwa bekannt gegebene Aenderung der Einfahrt in einer folgenden Station genau unterrichtet werden.

126. Die Abfahrt eines Zuges von einer Station, beziehungsweise die Durchfahrt eines ohne Aufenthalt passirenden Zuges darf nie früher erfolgen, als zu der in der Fahrordnung festgesetzten Abfahrtszeit.

Der Zug muß in Betreff der Sicherheit des Verkehrs vorschriftsmäßig beschaffen, die Vorbereitung zur Abfahrt bei demselben beendigt, das Fahrsignal ordnungsmäßig vorausgegangen, oder die Unterbrechung der Signalleitung constatirt worden und überhaupt der anstandslose Verkehr bis zur nächsten Station gesichert sein.

127. Bei Zügen mit Personenbeförderung gibt die Station das Signal zur Abfahrt des Zuges mit der Stationsglocke.*)

Bei Güterzügen gibt der Stationsbeamte dem Zugführer mündlich den Auftrag zur Abfahrt, worauf letzterer an den ersten hinter ihm postirten Zugbegleiter durch den Zuruf „Abfahrt" die Anfrage richtet, ob die Zugbegleiter zur Abfahrt bereit seien, und ist dieser Zuruf von den Zugbegleitern der Reihe nach bis zum Signalmanne fortzupflanzen.

Sobald der Zugführer, sowohl bei Personen- als bei Güterzügen, den beim Signalmanne beginnenden und der Reihenfolge nach von sämmtlichen Zugbegleitern wiederholten Ruf „Fertig" vernommen hat, gibt derselbe das Abfahrtssignal, und sodann der Maschinenführer mit der Dampfpfeife das Zeichen, daß er die Locomotive in Gang setze.

128. Dem bei Zügen mit Personenbeförderung seitens der Station zu gebenden Abfahrtssignale müssen die mit der Stationsglocke gegebenen Signale „Abfahrt erfolgt bald" und „Einsteigen" vorausgehen, und zwar in folgenden Zeiträumen:

Das Signal „Abfahrt erfolgt bald" ist mindestens zehn Minuten vor der bestimmten Abfahrt des Zuges zu geben.

Das Signal „Einsteigen" ist in einem möglichst langen, nie aber mehr als fünf Minuten betragenden Zeitraume vor der bestimmten Abfahrt zu geben.

Ist der Aufenthalt des Zuges mit weniger als zehn Minuten, jedoch mehr als fünf Minuten bestimmt, so wird das Signal „Abfahrt erfolgt bald" gegeben, sobald der Zug in Sicht kommt.

Ist der Aufenthalt des Zuges mit fünf Minuten oder kürzer bestimmt, so kann das Signal „Abfahrt erfolgt bald" entfallen, dagegen ist das Signal „Einsteigen", sobald der Zug sichtbar wird, zu geben.**)

---

*) Anläßlich des vorgekommenen Falles, daß in einer Haltestelle die Abfahrtssignale für die dort haltenden Züge nur mit einer Handglocke gegeben wurden, wurde die betreffende Bahnverwaltung aufgefordert, alle Haltepunkte der Linie mit stabilen großen Stationsglocken zu versehen. (GJ. 5. Juli 1873, CB. 1873:87.)

**) Die Verwaltungen werden hiemit aufgefordert, fernerhin den Bestimmungen des Artikels 26, Punkt 127 u. 128 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen volle Rechnung zu tragen, und rücksichtlich dieses Dienstzweiges sich folgendes gegenwärtig zu halten: a) wenn das Signal „Abfahrt" mit der Stationsglocke gegeben wird, so soll der Zug zur Abfahrt schon bereit sein; b) nach dem mit der Stationsglocke gegebenen Signale „Abfahrt" darf niemand mehr einsteigen; c) die wirkliche Abfahrt des Zuges soll in der Regel mit der im vorhinein entweder durch die Fahrordnung oder bei Verspätung in anderer Weise bestimmten Abfahrt zusammentreffen; d) bei längeren Stationsaufenthalten soll der Zeitraum zwischen dem mit der Stationsglocke zu gebenden Signale „Einsteigen" und der wirklichen Abfahrt in der Regel nicht mehr als höchstens fünf Minuten betragen. (GJ. 24. Sept. 1877, Z. 11166, CB. 1877:111.)

129. Ein von der Station etwa mit dem elektrischen Glockenschag=
erke irrig gegebenes Fahrsignal muß zwar zu Ende gegeben, jedoch kurz
arauf mittelst des Absagesignals annullirt werden.

130. Ein Durchfahren der Züge durch Stationen und Haltestellen,
n welchen laut Fahrordnung ein Aufenthalt vorgeschrieben ist, darf unter
einerlei Umständen stattfinden.

131. Ein Separatzug, der in keiner Weise avisirt werden konnte,
arf, wenn durch die Witterungsverhältnisse die Fernsicht gestört ist, wenn
ie Glockensignale nicht verläßlich sind, oder überhaupt, wenn ungünstige
lmstände den sicheren Gang des Zuges in Frage stellen, nicht in Verkehr
esetzt werden.

Artikel 27.

Verhalten während der Fahrt.

132. Jeder Zugbegleiter, dem die Bedienung einer Bremse zuge=
wiesen ist, hat stets in der Nähe derselben zu sein, um den etwa gegebenen
Signalen unverzüglich entsprechen zu können. Nur bei Zügen mit Per=
onenbeförderung ist den mit der Billetrevision betrauten Zugbegleitern
ie Entfernung von der Bremse dann gestattet, wenn diese Manipulation
während der Aufenthalte in den Stationen nicht beendet werden konnte.

Bei der Ausfahrt aus den Stationen, auf starken Gefällen, in
krümmungen, in Tunnels und bei Annäherung an Stationen müssen
ie Zugbegleiter unter allen Umständen zur Bedienung der Bremse be=
reit sein.

133. Jeder Zugbegleiter hat das ihm laut Artikel 19, Punkt 104
inzuhändigende Verzeichniß im Dienste mit sich zu führen und auf Grund
desselben seine persönliche Sicherheit zu wahren.

134. Falls ein Zugbegleiter ein Signal geben will, so hat er, wenn
hm eine Zugleine zur Verfügung steht, vor allem dieses Mittel zur An=
wendung zu bringen und dann das betreffende Signal zu geben.

Fehlt oder versagt die Zugleine, so ist das Signal mit einem an=
deren Signalmittel zu geben und von den übrigen Zugbegleitern fortzu=
pflanzen.

135. Vor der Begegnung zweier Züge auf der Doppelbahn haben
die Maschinenführer das Achtungssignal ertönen zu lassen.

136. Bei der Annäherung an eine Station haben das Maschinen=
und Zugbegleitungspersonal, insbesondere aber der Locomotivführer und
Zugführer, ihre Aufmerksamkeit hauptsächlich auf das Signal des letzten
Wächters und auf die Stellung des Distanzsignales, zu richten, und ist
bei Passirung des Distanzsignales, beziehungsweise vor der Einfahrt in
die Station in allen Fällen das Achtungssignal mit der Dampfpfeife zu
geben.

137. Bei Wahrnehmung des Signales „Verbot der Einfahrt" sind
auf dem Zuge alle geeigneten Mittel anzuwenden, um denselben noch v o r
dem Distanzsignale zum Stillstand zu bringen, in welchem der Zug solange
zu verharren hat, bis das Signal „Erlaubte Einfahrt" erscheint, oder in
anderer unzweideutiger Weise die Erlaubniß zur Weiterfahrt von maß=
gebender Seite ertheilt wird. Wenn von dieser Regel abgewichen wer=
den soll, so muß hiezu die Genehmigung der Generalinspection eingeholt
werden.

138. Wird das Distanzsignal zur Beleuchtungszeit unbeleuchtet an=
getroffen, *so ist der Zug bei demselben* anzuhalten.

Die Weiterfahrt in die Station ist in diesem Falle, jedoch nur unter der äußersten Vorsicht dann gestattet, wenn die Ueberzeugung gewonnen wurde, daß das Distanzsignal auf „Erlaubte Einfahrt“ steht.

139. Das Locomotivpersonale muß bei der Annäherung an die Station die Stellung der Wechsel ins Auge fassen.

140. Eine Einflußnahme auf die Wechselstellung durch Zeichen und Winke ist dem Maschinen= und Zugspersonale bei der Annäherung an die Station unter allen Umständen verboten.

Erscheint es dem Maschinen= oder Zugführer aus besonderen Gründen unzulässig, auf das ihm geöffnete Geleise einzufahren, so muß der Zug angehalten und die Erlaubniß zur geänderten Einfahrt von der Station eingeholt werden.

141. Bei der Ausfahrt aus den Stationen hat der Locomotivführer nach Möglichkeit darauf zu sehen, ob das Geleise, auf welchem die Ausfahrt erfolgt, vollkommen frei ist, und ob die zu passirenden Wechsel richtig gestellt sind; der Zugführer, sowie die übrigen Zugbegleiter haben darauf zu sehen, ob von der Station aus nicht ein Signal zum Anhalten des Zuges nachgesendet werde.

Artikel 28.

Vorgang bei langsamer Fahrt, Aufhalten auf der Strecke, Weiterfahrt oder Zurückschieben der Züge.

142. Jeder Zug muß sofort anhalten, wenn irgend eine Wahrnehmung gemacht wird, die schließen läßt, daß aus der Weiterfahrt eine Gefahr entstehen könnte.

143. Erfolgt das Anhalten eines Zuges auf horizontaler Bahn, so sind die Bremsen nach erfolgtem Stillstande sofort wieder zu lüften, bleibt aber der Zug auf einer Steigung oder einem Gefälle stehen, so sind die Bremsen erst dann wieder zu öffnen, bis der Maschinenführer mit der Dampfpfeife das Signal zur Weiterfahrt gibt.

144. Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache auf der Strecke anhält, so ist ohne allen Verzug die Deckung desselben vorzunehmen, und zwar vor allem nach rückwärts durch den Signalmann.

Dieser muß nämlich, möge ein nachkommender Zug zu erwarten sein oder nicht, gleich nach dem Stillstande des Zuges, ohne nach der Ursache des Aufenthaltes zu fragen, und ohne weitere Weisungen abzuwarten, unter gleichzeitiger Meldung an den Zugführer durch seine Vormänner, sich im Schnellschritte nach rückwärts begeben und den Zug als Hinderniß mittelst Haltsignal vorschriftsmäßig decken, beziehungsweise durch einen Streckenwächter in vollständig sicherer Weise decken lassen (vide auch Art. 29, Punkt 158).

145. Um das Herbeiziehen der Wächter zur Zugdeckung zu beschleunigen, hat der Locomotivführer beim Anhalten des Zuges sofort das Signal „Ruf zur Herbeiziehung des Personales“ mit der Dampfpfeife zu geben.

146. Die Deckung nach rückwärts hat auch dann unbedingt stattzufinden, wenn der Zug durch ein Distanzsignal angehalten wurde, oder derart zu stehen kommt, daß das hinter ihm befindliche Distanzsignal ihn nicht auf die vorgeschriebene Entfernung deckt.

147. Auf einer eingeleisigen Bahn oder auf einer Bahn mit zwei Geleisen, von denen eines für den Verkehr der Züge gesperrt ist, muß der *anhaltende* Zug in gleicher Weise von einem, vom Zugführer dazu *bestimmten anderen* Bediensteten auch noch nach vorne gedeckt werden.

Deckung hat auf doppelgeleisiger Bahn auch nach vorne dann
)en, wenn eine Hilfsmaschine auf dem unrichtigen Geleise er=
ird.

Der Zugführer ist für die Durchführung der Zugdeckung streng=
ntwortlich.

In einem Tunnel soll das Anhalten eines Zuges möglichst ver=
erden; muß es aber geschehen, so sind die zur Deckung des Zuges
n Haltsignale nicht bloß auf die vorgeschriebene Entfernung, son=
außerhalb des Tunnels zu geben.
einem solchen Falle ist übrigens die Haltestelle des Zuges bei
:isigen Strecken, um eine Kreuzung im Tunnel zu verhüten, auch
värts auf dem anderen Geleise zu decken.

Dauert das Anhalten voraussichtlich nur kurze Zeit, oder würde
: durch das Aussteigen eine Gefahr entstehen, so ist den Reisenden
ssen der Wagen nicht zu gestatten.
Verweilen auf den Geleisen darf den Reisenden unter keiner Be=
zugestanden werden.

Wurde die Deckung eines Zuges begonnen, so muß dieselbe
:n Umständen vollendet werden, auch wenn der Zug mittlerweile
ct.

Wenn ein Zug zurückschieben soll, so muß entweder die Zu=
der zurückgelegenen Station hiezu durch die Glockensignale ge=
n, oder es muß dem zurückschiebenden Zuge ein mit den nöthigen
tteln versehener Bote in einer stets einzuhaltenden Distanz von
:er vorausgehen.
dem Zurückschieben sind, wenn nicht Gefahr im Verzuge ist,
ale für die Spitze und das Ende des Zuges entsprechend zu

Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache seine vorgeschriebene
nicht einzuhalten im Stande ist und zu befürchten steht, daß er
n nachfolgenden Zuge eingeholt werden könnte, so ist, falls sich
ihrer mit den Streckenwächtern betreffs Deckung des Zuges münd=
unzweifelhaft verständigen kann, der Zug rechtzeitig anzuhalten
rechend zu decken.
in der Nähe des zur Deckung nach rückwärts aufgestellten Halt=
:in Streckenwächter, der von der Ursache des Anhaltens verstän=
aufgefordert werden könnte, den nachfolgenden Zug von der lang=
hrt des vorangehenden in Kenntniß zu setzen, so ist diese Weisung
sten Wächter zu ertheilen, den der Zug trifft.

Wenn auf eingeleisiger Bahn ein solcher langsam fahrender Zug
e Station nicht spätestens 5 Minuten vor der frühesten Abfahrts=
Vorrang=Gegenzuges von dort erreichen kann, so ist, falls nicht
ng des Zuges mit der nächsten Station telegraphisch vereinbart
r Umstand im Stundenpasse bemerkt wurde, der Zug eben zu
: anzuhalten, demselben ein mit den nöthigen Signalmitteln aus=
, verläßlicher Bote in der Entfernung von 1000 Meter voraus=
welchem unter steter Einhaltung dieser Entfernung mit Vorsicht
ren ist.
: die Strecke für den erwarteten Gegenzug im Gefälle, oder
besondere ungünstige Umstände für das Anhalten desselben, so
Entfernung entsprechend erhöht werden.
der Weiterfahrt das Zurückschieben in die eben verlassene Station
n, so ist der *hiefür vorgeschriebene* Vorgang genau zu beobachten.
nkt 152.)

Artikel 29.

Ueberwachung des Zugverkehrs durch die Strecken- und Weichenwächter.

155. Jeder Wächter hat sich vor Ankunft der Züge auf einem Punkte seiner Strecke derart aufzustellen, daß er vom Zug- und Maschinenpersonale unzweifelhaft gesehen werden kann.

156. Die Schließung der Schranken muß spätestens 5 Minuten vor dem Eintreffen des Zuges erfolgen, gleichviel ob dieselben Hand- oder Zugschranken sind.

Viehheerden sollen 10 Minuten vor Eintreffen eines Zuges nicht mehr über die Bahn getrieben werden.

Der Wächter hat das eigenmächtige Oeffnen oder Uebersteigen der gesperrten Schranken, sowie das Durchschlüpfen durch dieselben mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln zu verhindern und Uebertreter anzuhalten.

Wenn das Glockenschlagwerk gestört ist, so sind die Wegübergänge mit erhöhter Aufmerksamkeit zu überwachen.

157. Der Wächter hat das Haltsignal zu geben.

a) wenn die Unfahrbarkeit der Bahn oder ein anderes Hinderniß die Weiterfahrt gefährdet oder hemmt;
b) sofort nach Passirung eines jeden Zuges durch fünf Minuten;
c) wenn das Zugpersonal das Haltsignal gibt;
d) wenn an dem Zuge selbst etwas bemerkt wird, wodurch die Weiterfahrt gefährdet würde;
e) wenn für einen Zug das entgegengesetzte Fahrsignal mittelst der electrischen Glockenschlagwerke gegeben wurde;
f) wenn zwei Fahrsignale mittelst der electrischen Schlagwerke gegeben wurden, welche anzeigen, daß zwei Züge einander auf einem und demselben Geleise entgegenfahren;
g) wenn das Glockenschlagwerksignal „Alle Züge aufhalten" gehört wurde;
h) wenn während des Verkehres eines Zuges das Glockenschlagwerksignal „Entlaufene Wagen" gehört wurde, und nach den Neigungsverhältnissen oder der Windrichtung die Wagen dem Zuge entgegenlaufen;
i) wenn eine Bahnstelle derart schadhaft ist, daß sie nur mit äußerster Vorsicht befahren werden kann, worüber der angehaltene Zug zu verständigen ist.

158. Kann der Signalgeber an dem Orte, wo ein Haltsignal zu geben ist, nicht bleiben, kann das sichtbare Signal nicht schon auf 400 Meter Entfernung von dem Zuge aus gesehen werden, daher auch bei Nebel, heftigem Regen, Schneefall, Staub und überhaupt bei gehinderter Fernsicht, so müssen stets, und zwar mindestens 200 Meter vor den sichtbaren Signalen Knallsignale gelegt werden.

159. Die Langsamfahrsignale sind anzuwenden:

a) wenn der Zustand der Bahn, schlechte Oberbaustellen, Objecte oder andere Ursachen es unzulässig machen, mit der gewöhnlichen Geschwindigkeit zu fahren (s. auch Punkt 157 i);
b) nach Passirung eines jeden Zuges, und zwar fünf Minuten hindurch nach Beseitigung des im Punkt 157 b vorgeschriebenen Haltsignals.

Eine Ausnahme hievon ist bei der Ausfahrt aus der Station zulässig, wenn ein langsamer fahrender Zug einem schneller verkehrenden in fünf Minuten folgt, oder im Allgemeinen, wenn die Ueberzeugung gewonnen worden ist, daß der vorausgehende Zug die nächste Station bereits erreicht oder die Abzweigung bereits passirt hat;

c) wenn das Zugpersonal das Langsamfahrsignal gibt;
d) wenn sich der Zug einer Station oder einer Abzweigung nähert.

160. Das Markiren mangelhafter Bahnstellen hat in der Weise zu geschehen, daß mindestens 400 Meter vor der betreffenden Stelle beiderseits eine Handsignalscheibe mit der rothen Fläche auswärts und mit der weißen Fläche gegen die schadhafte Stelle aufgesteckt wird.

161. Das Signal, daß die Bahn fahrbar ist, soll jedem sich nähernden Zuge, und zwar dann gegeben werden, wenn die Bahn in gutem Zustande sich befindet und keinerlei Hinderniß der sicheren Fahrt des Zuges entgegensteht.

162. Die Streckenwächter müssen, auch wenn sie keinen Zug erwarten, fortwährend auf die Glockensignale und auf etwa dennoch stattfindende Fahrten achten.

Im Falle eines Zweifels über die Zulässigkeit der Fahrt ist der Zug anzuhalten und dessen Personal zu verständigen.

Artikel 30.

Fahrten auf dem Doppelgeleise.

163. Auf doppelgeleisigen Bahnen haben die in einer und derselben Richtung verkehrenden Züge stets dasselbe Geleise zu befahren, welches das richtige genannt wird.

164. Wenn die Züge auf dem Doppelgeleise zwischen zwei Stationen das unrichtige Geleise befahren müssen, so sind in der betreffenden Strecke alle Vorsichts- und Sicherheitsmaßregeln zu treffen, welche für den Verkehr auf eingeleisiger Bahn gelten, nur sind die für den Verkehr am unrichtigen Geleise vorgeschriebenen Signale anzuwenden.

Die Zugskreuzungen, welche sonst auf der Strecke stattzufinden hatten und in die Stationen verlegt werden müssen, sind möglichst nach dem Grundsatze der Rangordnung zu bestimmen.

Artikel 31.

Allein verkehrende Maschinen.

165. Alle Sicherheitsmaßregeln, welche für einen verkehrenden Zug vorgeschrieben sind, müssen auch bei allein verkehrenden Maschinen in Anwendung kommen.

Artikel 32.

Bedingungen und Vorschriften für das Nachschieben der Züge.

166. Die Züge, denen nachgeschoben wird, dürfen während des Nachschiebens mit keiner größeren Geschwindigkeit als 25 Kilometer per Stunde verkehren.

167. Solche Züge dürfen Wagen, welche derart beladen oder mit einander verbunden sind, daß sich die Puffer nicht berühren können, nicht enthalten.

Leere Wagen sind thunlichst weit von der Schiebemaschine einzureihen, damit selbe vorwiegend gezogen werden.

Das Anhängen von Wagen hinter der Schiebemaschine ist unzulässig.

168. Bezüglich der an dem letzten Wagen und an der Schiebemaschine anzubringenden Nachtsignale ist die Signalordnung maßgebend.*)

*) Zur Vermeidung von Unzukömmlichkeiten in dem Falle, als die Schiebemaschine sich vom Zuge trennen sollte, sind in Hinkunft die in der Signalvorschrift für den Zugsschluß vorgeschriebenen Signale nicht nur an dem letzten Wagen des *Zuges*, sondern auch an der Schiebemaschine *anzubringen*. (*HM. 9. November* 1872, Z. 26341, CB. 1872:99.)

169. Die Schiebemaschine darf nie an den Zug angekuppelt werden.

170. Bei Abfahrt eines Zuges, dem nachgeschoben wird, haben nach Vernehmung des vom Zugsführer gegebenen Abfahrtssignals die Führer der Zugs- und Schiebemaschinen einander mittelst der Dampfpfeife gegenseitig zu verständigen und dann erst den Zug einvernehmlich in Bewegung zu setzen.

171. Während der Fahrt muß eine möglichst gleichmäßige Geschwindigkeit eingehalten werden.

Die Schiebemaschine soll sich in der ganzen Strecke, in welcher sie nachzuschieben hat, nicht vom Zuge trennen.

172. Soll der Zug während der Fahrt angehalten werden, so haben sich die Führer der Zugs- und Schiebemaschinen mittelst der Dampfpfeife darüber zu verständigen, und soll die Schiebemaschine möglichst zuerst anhalten.

Das Zugsbegleitungspersonal hat daher etwaige Haltsignale den beiden Locomotivführern, womöglich aber vorerst dem der Schiebemaschine zu geben.

Artikel 33.

Vorgang und besondere Vorsichtsmaßregeln bei Expedition verspäteter Züge.

173. Die Verspätung eines Zuges soll in erster Reihe durch möglichste Abkürzung der Aufenthalte und sodann durch schnelleres Fahren, jedoch nur bis zur gestatteten Maximalgeschwindigkeit, wieder eingebracht werden.

174. Aufträge und Mittheilungen an das Maschinen- und Zugsbegleitungspersonale über Veränderung im Vorfahren, über Verlegung und Feststellung von Zugskreuzungen oder andere wichtige Dispositionen sind nicht bloß mündlich zu geben, sondern auch in den Stundenpaß einzutragen.

175. Das Verlegen einer Kreuzung oder eines Vorfahrens muß dem Stationspersonale, namentlich aber den Weichenwächtern immer rechtzeitig mitgetheilt werden.

176. Wenn durch eingetretene Verspätungen der Züge die Nothwendigkeit entsteht, bezüglich der Kreuzung oder des Vorfahrens derselben Bestimmungen zu treffen, so gilt hiefür als allgemeiner Grundsatz, daß die Rangordnung der Züge gewahrt bleiben, daher der Verkehr des Vorranggzuges durch den Nachrangzug nicht gestört werden soll.

Nur wenn telegraphische Verständigung möglich ist, darf unter Umständen von diesem Grundsatze abgewichen werden.

177. Wenn auf eingeleisiger Bahn die telegraphische Verständigung unmöglich ist, so hat bezüglich der Regelung der Zugskreuzungen nachfolgendes zu gelten:

a) Ein regelmäßiger Nachrangzug muß die Kreuzung des Vorrangzuges in der fahrordnungsmäßig hiezu bestimmten Station, ein verspäteter Nachrangzug aber in jener Station unbedingt abwarten, in welcher er bei Annahme des regelmäßigen Verkehres des Vorrangzuges mit demselben zusammenzutreffen hätte.

Hievon darf nur dann abgewichen werden, wenn von derjenigen Station, welche den Vorrangzug zu expediren hat, eine bestimmte gegentheilige schriftliche Weisung einlangt.

Ein Nachrangzug darf zur Kreuzung mit einem Vorranggegenzug spätestens dann abgelassen werden (späteste Abfahrtszeit), wenn er, bei Annahme seiner regelmäßigen Fahrzeit, in der nächsten Station noch *fünf* Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit des *Vorranggegenzuges* von dort eintreffen kann. Ist jedoch die fahrordnungs-

mäßige Abfahrtszeit eine spätere als die derart ermittelte späteste, so ist die fahrordnungsmäßige einzuhalten.

Ein Nachrangzug darf zu seiner spätesten Abfahrtszeit nur dann abgelassen werden, wenn er voraussichtlich seine Fahrzeit sicher einhalten wird.

b) Der Vorrangzug hat, wenn sein Nachranggegenzug nicht eingelangt ist, seine Fahrt fortzusetzen; die fahrordnungsmäßige Kreuzungsstation darf er jedoch nicht früher als fünf Minuten nach der fahrordnungsmäßigen Ankunftszeit des erwarteten Gegenzuges verlassen (früheste Abfahrtszeit).

178. Damit eine Station rechtzeitig in Kenntniß wichtiger, auf die Verkehrsdispositionen Einfluß habender Nachrichten gelange, darf bei unmöglicher telegraphischer Verständigung ein Zug, der nach Ankunft eines Gegenzuges eine Station zu verlassen hat, nicht früher expedirt werden, als bis der Beamte in den Stundenpaß des angekommenen Zuges Einsicht genommen hat.

179. Bei möglicher telegraphischer Verständigung sind die Kreuzungen und das Vorfahren verspäteter Züge im telegraphischen Wege festzustellen; in der Regel gilt dabei gleichfalls der allgemeine Grundsatz der Rangordnung.

Die Verlegung einer Kreuzung oder eines Vorfahrens muß hiebei grundsätzlich von jener Station bestimmt werden, welche den Nachrangzug zu expediren hat.

180. Eine vereinbarte Kreuzung muß aufrecht bleiben, so lange sie nicht telegraphisch oder schriftlich im gegenseitigen Einvernehmen abgeändert wurde.

Jede auf telegraphischem Wege festgesetzte Kreuzung ist in den Stundenpaß einzutragen.

Artikel 34.

Arbeitszüge (Materialzüge).

181. Ein Arbeitszug muß in derjenigen Strecke, in welcher er auf der currenten Bahn manipulirt, das Geleise derart rechtzeitig räumen, daß er wenigstens fünf Minuten vor dem Abgange eines Gegenzuges, respective fünfzehn Minuten vor dem frühesten Eintreffen eines Folgezuges in der Kreuzungs-, beziehungsweise Vorfahrstation einlangt. Hat der Arbeitszug in einer Schottergrube oder auf einem sonstigen Nebengeleise eine Kreuzung abzuwarten, so ist dieß in der betreffenden Fahrordnung ausdrücklich vorzusehen.*)

182. Die Bewegungen eines Arbeitszuges sind, soferne die Fahrt nicht nach einer Fahrordnung geschieht, von den beiden Nachbarstationen zu vereinbaren.

183. Der Zugführer eines solchen Zuges muß während der Fahrt unter allen Umständen an der Spitze desselben Platz nehmen; beim Zurückschieben hat er sich daher auf den als ersten vorangehenden Wagen zu postiren.**)

Artikel 35.

Hilfsfahrten.

184. Die Hilfsmaschine (beziehungsweise Hilfszug) muß von einem im Verkehrsdienste erfahrenen Organe begleitet sein.

---

*) Siehe §. 47 der Betriebsordnung.

**) Auch dann, wenn ein Materialzug einer Bauunternehmung nach Betriebseröffnung zur ausschließlichen Benützung überlassen wird, darf der Verkehr dieses Zuges *keineswegs mit Außerachtlassung der bestehenden Sicherheitsvorschriften stattfinden*. (GJ. 27. December 1871, CB. 1872 : 9.)

185. Ist die telegraphische Correspondenz möglich, so wird es den Organen der Stationen überlassen, die Fahrt der Hilfsmaschine derart zu regeln, daß sie so schnell als möglich den hilfsbedürftigen Zug erreicht.

Ist jedoch eine telegraphische Correspondenz nicht möglich, so steht die Hilfsmaschine allen Zügen im Range nach.

186. Wenn ein im Verkehre gestörter Zug noch vor dem Eintreffen der bereits verlangten Hilfsmaschine, sei es durch seine eigene Maschine, sei es durch einen nachfahrenden Zug, wieder in Gang gebracht werden könnte, so darf die Fahrt angetreten werden, wenn die Hilfsmaschine aus der vorgelegenen Station noch nicht abgegangen ist.

Es muß jedoch entweder die Zustimmung der nächsten Station zur Weiterfahrt durch die Glockensignale gesichert sein, oder dem Zuge ein mit den nöthigen Signalmitteln versehener Bote auf die stets einzuhaltende Entfernung von 1000 Meter vorangehen.

Die Voraussendung eines Boten darf auf zweigeleisiger Bahn dann unterlassen werden, wenn es gewiß ist, daß die Hilfsmaschine nicht auf dem unrichtigen Geleise entgegen kommt.

Artikel 36.

Bahnwagen- und Draisinenfahrten.

187. Jede Bahnwagenfahrt darf nur unter persönlicher Leitung eines verantwortlichen Organes erfolgen.

Außerdem muß der Bahnwagen von so vielen Arbeitern begleitet sein, daß er erforderlichen Falles schnell aus dem Geleise gehoben werden kann.

188. Kein Bahnwagen darf eine Station verlassen, bevor der diensthabende Stationsbeamte die Erlaubniß zur Fahrt schriftlich ertheilt.

189. Der Leiter einer Bahnwagenfahrt muß mit einer geaichten Uhr und mit einer Mundpfeife versehen sein.

Außerdem muß der Bahnwagen mindestens mit einer Handsignalscheibe oder Fahne, ferner mit Knallkapseln und, falls die Fahrt nicht zuverlässig bei Tage beendet wird, auch mit Laternen ausgerüstet sein, damit das den Signalen an den Zügen entsprechende Licht nach vorne und rückwärts gleichzeitig gegeben werden kann.

190. Der Bahnwagen muß mindestens fünfzehn Minuten vor dem voraussichtlichen Eintreffen eines zu erwartenden Zuges das von diesem zu befahrende Geleise verlassen haben und mindestens 2 Meter vom nächstgelegenen Schienenstrange dieses Geleises deponirt werden.

191. Die Fahrt der Bahnwagen ist derart zu regeln, daß sie auf die Distanz von höchstens 80 Meter unbedingt zum Stillstand gebracht werden können.

Die Fahrgeschwindigkeit muß überdieß bei Wegübersetzungen, namentlich wenn sie in Einschnitten und in einer Bahnkrümmung liegen, und überhaupt bei gehinderter Fernsicht so gemäßigt werden, daß ein Unfall nicht stattfinden kann.

192. Auf Strecken mit stärkeren Steigungen als 5‰ dürfen nur Bahnwagen mit Bremsen verkehren.

193. Wenn ein Bahnwagen auf der Strecke durch länger als fünf Minuten anhalten oder mehrere Bewegungen hin und her unternehmen soll, so ist derselbe wie ein Zug zu decken.

194. Bahnwagen, welche nach vollendeter Fahrt oder nach Schluß der Arbeit auf der Strecke verbleiben, müssen ausgehoben und bei einem Wächterhause oder sonstigen Aufsichtsposten deponirt werden.

. Vorstehende Bestimmungen haben auch auf Draisinen und Fahrzeuge, die mittelst Menschenkraft auf der Strecke bewegt Anwendung.

Artikel 37.

Geleisesperre.

. Wenn Geleiseunterbrechungen voraussichtlich nicht länger dauern Pause des Zugverkehres, so genügt die vorschriftsmäßige Deckung ahrbaren Stelle. Wenn aber die Geleisunterbrechung länger oll, so muß außerdem in beiden, die Strecke begrenzenden Stainter dem Ausfahrtswechsel ein die Ausfahrt auf das gesperrte erbietendes optisches Haltsignal aufgepflanzt werden.
einer solchen Sperre muß das Gesammtpersonale der betreffenden erständigt sein.

Artikel 38.*)

Bahnunfälle und außerordentliche Ereignisse.

. Alle auf der Strecke vorkommenden Unfälle und außerordenttörungen, welche den Bahnbetrieb betreffen, sowie alle Ereignisse, ie Veranlassung zu Unfällen oder Störungen sein könnten, wie ıgen, Ueberschwemmungen 2c., müssen auf dem schleunigsten zu tehenden Wege dem Chef der nächsten Station angezeigt werden. ser ist verpflichtet, diejenigen Organe, deren Amtsthätigkeit durch fall zunächst in Anspruch genommen wird, unverzüglich von dem: Kenntniß zu setzen.**)

———

Siehe auch §§. 16 bis 18 der Eisenbahnbetriebsordnung.
Bei jedem Eisenbahnunfalle ist unverweilt die Anzeige an die bezügrichtsbehörde behufs strafgerichtlicher Erhebung des Thatbestandes ten und vor dieser Erhebung jede Wegschaffung und Beseitigung den gerichtlichen Augenschein allenfalls nöthigen Gegenstände und Spuren, sowie auch jede andere, wie immer geartete Veränderdem Stande dieser Gegenstände, wie er sich durch den Unfall hat, insoweit dieses ohne größeren Schaden geschehen kann, zu en. Diese Gegenstände und Spuren sind nach Vorschrift des er Strafproceßordnung umsomehr im unveränderten Stande zu , als die Schuldtragenden nach Umständen die Behandlung nach des Strafgesetzes zu erfahren haben. (HM. 12. August 1856, 9.)
eine gleichförmige Ausstattung der von den Bahnverwaltungen) von Bahnunfällen oder sonstigen Verkehrsvorkommnissen vorzu-Erhebungen anzubahnen, findet sich die Generalinspection verdie Bahnverwaltung einzuladen, nachstehende Bestimmungen zur ng obigen Zweckes beachten zu wollen.
Erhebungsacten, welche einen im Verkehre befindlichen Zug befen, ist stets der Stundenpaß sammt Belastungsausweis, sowie die rordnung dieses Zuges, insoferne selbe nicht ohnedieß im Dienstordnungsbüchel enthalten wäre, beizuschließen.
Einvernahme des Dienstpersonales, und zwar jeden Grades, ist n Dienstleistung während der letzten 72 Stunden, sowie der Umd nachzuweisen, ob der Einvernommene im Sinne des §. 3 al. 3 Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851 von den Dienstesichriften und Instructionen entsprechend in Kenntniß erhalten de.

Artikel 39.

Schneepflugfahrten. Glatteis.

198. Das Vorausschieben eines Schneepfluges zum Fortschaffen des Schnees, oder eines Wagens zum Brechen des Glatteises ist in unmittel-

---

Es genügt, diese Umstände durch Aussagen der Betreffenden unter Bestätigung von deren Vorgesetzten im Laufe der Einvernahme zu constatiren.

c) Die Vorlage von Situationsskizzen ist in allen Fällen, wo es sich um Entgleisungen, Zusammenstöße 2c. auf currenter Bahn oder in den Stationen, um beabsichtigte Verschiebungen 2c. handelt, unbedingt nöthig.

Der Zweck dieser Skizzen ist, ein möglichst getreues Bild der Sachlage zu liefern, daher selbe genau und nach Umständen auch cotirt sein müssen.

d) Endlich ist bei derlei Vorlagen der etwa verursachte Schaden, und sind sodann auch die hiebei vorgekommenen Verkehrsstörungen und Zugsverspätungen möglichst detaillirt nachzuweisen.

Der Termin zur Vorlage der Erhebungsacten wird auf längstens vier Wochen vom Tage des Ereignisses festgesetzt. (GJ. 15. August 1871, Z. 5444, CB. 1871 : 69.)

Nach der Verordnung des Handelsministeriums vom 1. März 1858, Z. 3110 E. sind die österreichischen Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, über jedes im Bereiche ihrer Linien auf einer Station oder in der Bahnstrecke vorkommende Ereigniß und jeden Unfall, wenn hiebei eine körperliche Verletzung des Dienstpersonales oder anderer Personen stattfand, oder wenn auch abgesehen hievon, ein Vorfall von der Art ist, daß er die öffentliche Aufmerksamkeit oder die Beachtung des reisenden Publikums im erhöhten Grade erregt, ohne Verzug die telegraphische Anzeige mit kurzer Angabe der den Unfall begleitenden Umstände an die Generalinspection zu erstatten.

Ich beehre mich daher die löbliche Generaldirection einzuladen, die Veranlassung treffen zu wollen, daß über derlei Vorkommnisse auf den von der löblichen Generaldirection betriebenen österreichischen Bahnstrecken in obiger Weise unbeschadet der nach der Strafproceßordnung vom 23. Mai 1873, RGB. Nr. 119, etwa zu erstattenden Anzeige durch die exponirten Bahnorgane Mittheilung an die Generalinspection gemacht, gleichzeitig aber auch der betreffenden politischen, resp. Polizeibehörde jeder derartige Vorfall angezeigt werde. (HM. 29. Mai 1875, Z. 35223 ex 1874, CB. 1875 : 61.)

In Hinkunft hat die telegraphische Anzeige von Untauglichwerden von Locomotiven, sowie die Vorlage des bezüglichen Erhebungsactes an die Generalinspection nur dann zu erfolgen, wenn das Untauglichwerden bei verkehrenden Zügen stattfindet, und hiedurch Züge mit Personenbeförderung überhaupt, Frachtenzüge dagegen wesentlich in ihrem Verkehre gestört werden.

Ebenso wird dem weiteren Antrage, daß in Hinkunft die Cumulativberichte der Commission für das Unfallswesen nur halbjährig, und zwar von der jeweilig den Vorsitz führenden Verwaltung zu erstatten sind, Folge gegeben. (HM. 1. September 1875, Z. 24662, CB. 1875 : 112.)

Das Handelsministerium hat zur Kenntniß des Justizministeriums *gebracht*, daß es die bisher bestehende Uebung, wonach die Generalinspec*tion der* österreichischen Eisenbahnen die ihr von den Bahnverwaltungen *vorgelegten* Erhebungsacten über Eisenbahnunfälle, ohne eine Aufforderung

barer Verbindung mit Zügen, mittelst welcher Personen befördert werde nicht gestattet.

abzuwarten, den competenten Gerichten zugemittelt hat, dahin abgeänder habe, daß in Zukunft die Mittheilung dieser Erhebungsacten nur mehr au Requisition der Gerichtsbehörden stattzufinden hat, daß aber das Handelsministerium die Generalinspection zugleich darauf aufmerksam gemacht habe, daß dieselbe verpflichtet bleibt, auch in Zukunft die Strafanzeige nach Maßgabe der Bestimmung des §. 84 der St. P. O. zu machen, wenn sie Grund hat, das Vorhandensein eines strafbaren Thatbestandes anzunehmen, und nicht davon Kenntniß hat, daß die Anzeige bereits von anderer Seite erstattet worden ist.

Hievon wird das Oberlandesgericht — die Oberstaatsanwaltschaft — zur Verständigung der unterstehenden Gerichte — Staatsanwaltschaften — mit dem Bemerken in Kenntniß gesetzt, daß durch diese Verfügung der Justizministerialerlaß vom 23. August 1856, Z. 18247, zufolge welchem den Bahnverwaltungen obliegt, von jedem Bahnunfalle sofort die Anzeige der Strafbehörde zu erstatten, ferner die Bestimmung des Justizministerialerlasses vom 31. Mai 1856, Z. 10624, mit welchem die Gerichte angewiesen wurden, in allen Fällen, in welchen wegen strafbarer Handlungen wider die öffentliche Sicherheit auf Staats- und Privatbahnen eine strafgerichtliche Untersuchung eingeleitet wird, das rechtskräftige Erkenntniß der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und der betreffenden Bahndirection mitzutheilen — nicht berührt werden. (JM. 27. April 1881, Z. 6108, CB. 1881 : 53.)

Im Interesse der Vereinfachung des Geschäftsganges wird mit Zustimmung des Handelsministeriums die Behandlung der vorkommenden Eisenbahnunfälle (und Vorkommnisse beim Betriebe, welche Unfälle hätten zur Folge haben können), wie folgt, geregelt:

1. Die bisherigen, die Anzeigepflicht der Bahnorgane betreffenden Vorschriften bleiben im vollen Umfange aufrecht und werden in dieser Richtung insbesondere die hohen Handelsministerialerlässe vom 12. November 1874, Z. 9711 und vom 5. Jänner 1876, Z. 35135 in Erinnerung gebracht.

Die telegraphischen Anzeigen sind, ohne ihre Deutlichkeit zu schmälern, in möglichster Kürze zu fassen. Neben dem Namen der Aufgabestation des Telegrammes ist nur die für die Wagenbezeichnung angenommene Chiffre der Bahn zu setzen. Die Unterschrift kann ganz entfallen.

2. Die Erhebungen sind seitens der hiezu berufenen Bahnorgane wie bisher zu pflegen, desgleichen hat die Instruirung der Erhebungsacten unverändert zu bleiben.

Es sind jedoch die completen Erhebungsacten von nun an nur über specielles Verlangen an die Generalinspection vorzulegen.

3. In jedem Falle ist nach beendeter protokollarischer Erhebung, und zwar längstens 4 Wochen nach eingetretenem Unfalle (oder Betriebsvorkommnisse) ein kurzer Bericht über die Ursachen, Folgen, getroffenen Dispositionen und etwaigen disciplinaren Verfügungen an die Generalinspection zu erstatten.

Diesem Berichte ist die bisher den Erhebungsacten zugeschlossene statistische Tabelle, und wenn der betreffende Erhebungsact von der Generalinspection verlangt wurde, auch dieser anzuschließen.

4. Der Vorgang, betreffend die Einsendung der Achsbruchtabellen bleibt unverändert.

Vorstehende Aenderung tritt für alle vom 1. Februar 1881 ab eintretenden Eisenbahnunfälle 2c. in Kraft. (GJ. 29. Jänner 1881, Z. 716, 1881 : 16.)

199. In jenen Strecken, wo der Schneepflug zum Arbeiten bestimmt ist, muß er von einem Organe begleitet werden, das mit allen Localverhältnissen der Strecke und den bestehenden Hindernissen vertraut ist und auf die Geschwindigkeit der Fahrt und das Maß der anzuwendenden Locomotivkraft Einfluß nimmt.

200. Auf einem Schneepfluge selbst darf sich während der Fahrt Niemand befinden.

Artikel 40.

Vorgang, wenn von einer Station Wagen entrollen, oder wenn sich Wagen von einem Zuge trennen.

201. Sind aus einer Station Wagen entrollt, so hat jener Bedienstete, welcher dieß zuerst gewahr wird, vor allem das Signal „Entlaufene Wagen" zu geben oder das Geben desselben zu veranlassen.

Sodann wird die nächste Station über den Vorfall telegraphisch zu verständigen sein.

202. Die Wächter haben nach dem Vernehmen des Signales „Entlaufene Wagen" unverzüglich die Wegschranken zu schließen und mit Zuhilfenahme aller zu Gebote stehenden Kräfte schleunigst, jedoch ohne Gefährdung der persönlichen Sicherheit, Schotter auf die Schienen aufzuwerfen, oder auch andere geeignete Mittel zum Anhalten der Wagen anzuwenden.

Wenn nach der Windrichtung oder dem Gefälle zu schließen, die Wagen etwa einem herannahenden Zuge entgegenrollen, so ist der letztere anzuhalten und der Zugführer von dem gehörten Signale „Entlaufene Wagen" zu verständigen. Derselbe hat dann ohne ein Signal vorsichtig zurückschieben zu lassen.

203. Ist in einer Station das Signal „Entlaufene Wagen" vernommen worden, so haben die Organe derselben sogleich alle Vorkehrungen zu treffen, um die im Laufe befindlichen Wagen ohne Gefährdung der eigenen oder der Sicherheit der auf denselben etwa befindlichen Personen zum Stillstande zu bringen.

204. Ist das Anhalten der entlaufenen Wagen in der Station nicht mit Bestimmtheit zu erhoffen, und hat man sich überzeugt, daß die Wagen nach Passirung der Station in der nächsten Strecke auf keinen Zug treffen können, so muß das Signal „Entlaufene Wagen" sobald als möglich nach seinem Einlangen fortgepflanzt werden, und ist die Nachbarstation auch telegraphisch von dem Entlaufen der Wagen in Kenntniß zu setzen.

205. Wäre jedoch von der Nachbarstation her ein Zug auf dem Wege, oder ein Zug nach derselben in der Fahrt begriffen, oder ist sonst die Gefahr eines Zusammenstoßes naheliegend, so sind, wenn man die Gewißheit hat, daß sich auf den entlaufenen Wagen keine Personen befinden, dieselben entweder auf ein womöglich freies Sturzgeleise einzulassen, oder es müssen die durchgegangenen Wagen durch das Halbstellen eines auf die Nebengeleise führenden Wechsels, oder durch ein anderes Hinderniß zur Entgleisung gebracht werden.

206. Wenn sich während der Fahrt Wagen von einem Zuge trennen, so muß das auf dem abgerissenen Zugtheile befindliche Personale sofort die Bremsen anziehen und das Signal „Zug zerrissen" dem Locomotivführer geben.

Dieses Signal ist auch von den übrigen Zugbegleitern, sowie vom Wächterpersonale zu geben, sobald entweder die Trennung selbst oder das anderwärts gegebene Signal „Zug zerrissen" wahrgenommen wird.

Der Locomotivführer hat hierauf das den Neigungsverhältnissen Entsprechende zu veranlassen, das Zugbegleitungspersonale jedoch genau nach den vom Locomotivführer gegebenen Signalen vorzugehen.

gnalisirungsvorschriften für Bahnen mit normalem Betriebe.

lit 1. Juli 1877 hat die beifolgende einheitliche „Signal-
ıng für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns"
ımmtlichen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen
:eiche und Länder in Wirksamkeit zu treten. Mit dem
ı Tage wird die Verordnung des Handelsministeriums
6. Juni 1872, RGB. Nr. 80, betreffend die Einfüh-
:iner einheitlichen Signalvorschrift sammt den Nach-
erordnungen vom 1. December 1874, RGB. Nr. 144,
ɔm 15. April 1875, RGB. Nr. 47, außer Kraft gesetzt.

ls Anfangspunkte der Bahnen im Sinne der Signal-
ıg bleiben für die im Reichsrathe vertretenen König-
und Länder **Wien** und für die Länder der ungarischen
Budapest festgesetzt.

ls Endpunkte der gemeinsamen Eisenbahnen haben zu

ür die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn die
n **Legenye-Mihályi**;
ır die Linie Tornów-Eperies die Station **Orló**;
ır die Kaschau-Oderberger Bahn die Station
ıerg;
ır die südöstliche Linie der priv. österreichischen
tseisenbahn-Gesellschaft die Station **Marchegg**;
ır die Linie Wien-Neu-Szöny derselben Gesellschaft
:ation **Bruck a. d. Leitha**;
ır die Linien der Südbahn-Gesellschaft, und zwar:
ır Wiener Neustadt-Kanizsa die Station **Wiener
adt**;
ır Budapest-Pragerhof die Station **Csakaturn**;
ır Steinbrück-Agram die Station **Agram**;
nd für St. Peter-Fiume die Station **Fiume**;
ıdlich für die Ungarische Westbahn die Station
(Schönau).

ie Endpunkte für neu hinzukommende gemeinsame
ahnlinien werden im Verordnungswege bekannt gegeben
ı.

Der königlich ungarische Communicationsminister, mit dem ich mich dießfalls in das Einvernehmen gesetzt habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die in den Ländern der ungarischen Krone gelegenen Eisenbahnen. (HM. 10. Februar 1877, Z. 3400.)

Signalordnung für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns.

I. Durchlaufende Liniensignale mittelst der elektrischen Glockenschlagwerke.

1. Der Zug fährt gegen den Endpunkt der Linie.

●● — ●● — ●●

Die Gruppe von zwei Glockenschlägen in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

2. Der Zug fährt gegen den Anfangspunkt der Linie.

●●● — ●●● — ●●●

Die Gruppe von drei Glockenschlägen in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

3. Der Zug fährt nicht ab gegen den Endpunkt der Linie.

●●-● — ●●-● — ●●-●

Die Gruppe von zwei Glockenschlägen und einem Glockenschlage (●●-●) in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

4. Der Zug fährt nicht ab gegen den Anfangspunkt der Linie.

●●●-● — ●●●-● — ●●●-●

Die Gruppe von drei Glockenschlägen und einem Glockenschlage (●●●-●) in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

5. Locomotive soll kommen.

●●●●● — ●●●●● — ●●●●●

Die Gruppe von fünf Glockenschlägen in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

6. Locomotive mit Arbeitern soll kommen.

●●●●●-● — ●●●●●-● — ●●●●●-●

Die Gruppe von fünf Glockenschlägen und einem Glockenschlage (●●●●●-●) in gleichen Pausen dreimal wiederholt.

7. Alle Züge aufhalten.

●●●-●● — ●●●-●● — ●●●-●● — ●●●-●●

ie Gruppe von drei und zwei Glockenschlägen (●●●-●●)
chen Pausen mindestens viermal wiederholt.

8. Entlaufene Wagen.

●●●● — ●●●● — ●●●● — ●●●●

ie Gruppe von vier Glockenschlägen in gleichen Pausen
tens viermal wiederholt.

9. Uhren richten.

●●●●●●●●●●●●

wölf gleichmäßige Glockenschläge.

)er Zug fährt auf dem unrichtigen Geleise gegen den Endpunkt der Linie.

●●-●●●●● — ●●-●●●●● — ●●-●●●●●

Gruppe von zwei und fünf Glockenschlägen (●●-●●●●●)
chen Pausen dreimal wiederholt.

er Zug fährt auf dem unrichtigen Geleise gegen den Anfangspunkt der Linie.

●●●-●●●●● — ●●●-●●●●● — ●●●-●●●●●

uppe von drei und fünf Glockenschlägen (●●●-●●●●●)
chen Pausen dreimal wiederholt.
ie Signale 5 („Locomotive soll kommen") und
6 („Locomotive mit Arbeitern soll kommen")
ım Zeichen, daß sie verstanden wurden, jedoch mit nur
iger Abgabe der Gruppe von der Station zurückzugeben.

II. Signale des Streckenpersonales.

a. „Halt."

12.

Bei Tag.

chwingen der entfalteten Signalfahne oder irgend eines
n Gegenstandes gegen den Zug.

Bei Dunkelheit.

othes Licht der Signallaterne dem Zuge entgegen oder
igen eines anderen Lichtes gegen den Zug.

13.

Einstecken der Signalscheibe in die Mitte des Geleises, die rothe Fläche dem Zuge entgegen. Aufstellen der Signallaterne in die Mitte des Geleises oder neben demselben, das rothe Licht dem Zuge entgegen.

14.

Befestigen von wenigstens zwei Knallkapseln auf den Schienenköpfen des rechts in der Richtung der Fahrt liegenden Geleisestranges.

Die Haltsignale sind wenigstens 600 Meter vor jener Stelle, wo gehalten werden soll, zu geben, überdieß sollen die sichtbaren Signale womöglich auf eine Entfernung von 400 Meter vom Zuge aus wahrnehmbar sein.

b. „Langsam."

15.

Bei Tag.

Ruhiges Halten der zusammengefalteten Signalfahne oder irgend eines anderen Gegenstandes mit schräg nach abwärts geneigtem Arme, oder ruhiges Halten der Signalscheibe, die rothe Fläche dem Zuge zugewendet.

Bei Dunkelheit.

Grünes Licht der Signallaterne dem Zuge zugewendet.

16.

Bei Tag.

Einstecken der Signalscheibe in das Banquet, die rothe Fläche dem Zuge zugewendet.

Bei Dunkelheit.

Aufstellen der Signallaterne auf das Banquet, grünes Licht gegen den Zug.

Die Langsam-Fahrsignale sind wenigstens 400 Meter vor jener Stelle zu geben, welche langsam zu befahren ist, und sollen dieselben womöglich auf eine Entfernung von 400 Meter vom Zuge aus sichtbar sein.

c. „Freie Fahrt."

17.

Bei Tag.

Der Bahnwächter macht Front gegen die Bahn.

Bei Dunkelheit.

Weißes Licht der Signallaterne dem Zuge zugewendet.

d. „Zug zerrissen."

18.

Bei Tag.

Senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne oder eines anderen Gegenstandes.

Bei Dunkelheit.

Senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit dem **weißen** Lichte.

Dieses Signal hat ausschließlich nur auf der Strecke die Bedeutung „Zug zerrissen".

III. Feststehende Signale.

a. Distanzsignale vor den Stationen und Bahnabzweigungen.

19. Verbot der Einfahrt.

Bei Tag.

Die **rothe** Fläche der Scheibe dem aufzuhaltenden Zuge zugewendet oder der Arm des Signalmastes nach rechts in der Richtung der Einfahrt wagrecht gestellt.

Die Distanzsignale sind mit elektrischen Control-Klingelwerken versehen, welche während der Stellung auf „Verbot der Einfahrt" ertönen.

Das bei Dunkelheit unbeleuchtet angetroffene Distanzsignal hat als „Haltsignal" zu gelten.

b. Mastsignale auf der Strecke.

21. „Halt."

Bei Tag.

Der in der Richtung der Fahrt rechtseitige Arm des Signalmastes **wagrecht** gestellt.

Bei Dunkelheit.

Rothes Licht der *Laterne* des Signalmastes dem Zuge *entgegen.*

22. „Langsam."

Bei Tag.

Der in der Richtung der Fahrt rechtseitige Arm des Signalmastes unter 45° schräg nach abwärts gerichtet.

Bei Dunkelheit.

Grünes Licht der Laterne des Signalmastes dem Zuge entgegen.

23. „Freie Fahrt."

Bei Tag.

Der in der Richtung der Fahrt rechtseitige Arm des Signalmastes unter 45° schräg nach aufwärts gerichtet.

Bei Dunkelheit.

Weißes Licht der Laterne des Signalmastes dem Zuge entgegen.

c. Weichensignale.

24. Stellung der Weiche in gerader Richtung.

Bei der Fahrt nach der Spitze des Wechsels ist am Ständer ein senkrecht stehendes weißes Viereck, bei der Fahrt gegen die Spitze ein senkrecht stehendes grünes Viereck sichtbar.

25. Stellung der Weiche in die Abzweigung (bei der Fahrt gegen die Spitze).

Ein weißes, schräg gestelltes Viereck im schwarzen Felde, oder ein weißer Pfeil im schwarzen Felde.

Die Neigung des Vierecks nach abwärts, sowie die Spitze des Pfeiles deuten die Richtung an, nach welcher das Geleise abzweigt.

d. Signale am Wasserkrahn.

26. Wenn die Querstellung des Auslaufrohres für den Verkehr ein Hinderniß bietet, zeigt die Krahnlaterne bei Dunkelheit nach beiden Fahrrichtungen rothes Licht.

e. Signale mit der Stationsglocke.

27. „Abfahrt erfolgt bald"

(eventuell „Erlaubniß zum Einsteigen").

Kurzes Läuten, dem ein einzelner Glockenschlag folgt.

28. „Einsteigen."

Kurzes Läuten, dem zwei Einzelnschläge folgen.

29. „Abfahrt."

Kurzes Läuten, dem drei Einzelnschläge folgen.

30. „Widerruf der Abfahrt"
(„Halt").

Fortgesetztes rasches Läuten.

Das Stationspersonale hat außerdem nach Erforderniß elben Signale anzuwenden, wie das Streckenpersonale.

IV. Signale am Zuge.

31. Kennzeichen der Spitze des Zuges.

a. Auf eingeleisiger Bahn.

Bei Tag.

Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

Zwei rothleuchtende Laternen vorne an der Locomotive.

b. Auf doppelgeleisiger Bahn,
nn der Zug auf dem **richtigen** Geleise fährt.

Bei Tag.

:in besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

ei weißleuchtende Laternen vorne an der Locomotive.

c. Auf doppelgeleisiger Bahn,
der Zug auf dem **unrichtigen** Geleise fährt.

Bei Tag.

Scheibe auf der Vorderseite der Locomotive.

Bei Dunkelheit.

rothleuchtende Laternen vorne an der Locomotive.

32. Kennzeichen des Schlusses des Zuges (Schlußsignal) auf ein- und doppelgeleisiger Bahn.

Bei Tag.

Zwei Signallaternen an den oberen Ecken des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

Zwei rothleuchtende Laternen an den oberen Ecken des letzten Wagens und eine tiefer unten in der Mitte desselben angebrachte Laterne mit rothem Lichte (die beiden oberen Laternen zeigen nach vorn weißes Licht).

33. Schlußsignal für einen in gleicher Richtung nachfolgenden außergewöhnlichen Zug.

Bei Tag.

Eine Scheibe an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

Die linke obere Laterne des Schlußsignales zeigt grünes Licht nach rückwärts.

34. Schlußsignal für einen in entgegengesetzter Richtung fahrenden außergewöhnlichen Zug.

Bei Tag.

Zwei Scheiben an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

Die linke obere Laterne des Schlußsignales zeigt weißes Licht nach rückwärts.

35. Signal an einer Nachschiebe-Locomotive.

Bei Tag.

Kein besonderes Zeichen.

Bei Dunkelheit.

Vorne und rückwärts je eine Laterne mit rothem Lichte; das rothe Licht vorne darf nur in der Mitte der Brust der Locomotive angebracht werden.

Die für einen Zug giltigen Signale finden auch auf einzeln fahrende Locomotiven Anwendung. Bei solchen *Fahrten* ist es jedoch auch zulässig, daß die Spitze des durch *das* Schlußsignal gebildeten Dreiecks nach aufwärts gekehrt

36. Signale für die Rangirmaschinen.

Für die Rangirmaschinen gelten bezüglich der
ng mit Laternen bei Dunkelheit die Bestimmungen
35.

V. Signale des Zugpersonales.

a. Signale des Locomotivpersonales
„mit der Dampfpfeife".

37. „Achtung."

Ein mäßig langer Pfiff.

38. „Bremsen fest."

Mehrere kurze Pfiffe, schnell hintereinander.

39. „Bremsen los."

Ein langer Pfiff, dem zwei kurze folgen.

40. „Ruf zur Herbeiziehung des Personales."

Mehrere gedehnte, abwechselnd hohe und niedere Töne.

Weiterfahrt eines auf der Strecke angehaltenen Personenzuges."

as Signal „Achtung" als Aufforderung zum Ein-
sodann dasselbe Signal dreimal wiederholt, als Zeichen
fahrt.

b. Signale des Zugbegleitungs-Personales
telst des Hornes, der Mundpfeife oder der
Zugleine".

42. „Abfahrt."

er Ton mit dem Horne oder mit der Mundpfeife.

43. „Halt."

re kurze Töne mit dem Horne oder mit der Mund-
dem Schwingen der Signalfahne, beziehungsweise

44. „Langsam."

Mehrere lange Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, nebstdem das Signal „Langsam" des Streckenpersonales mit der Fahne, beziehungsweise der Laterne.

45. „Zug zerrissen."

Abwechselnd lange und kurze Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, nebstdem das Signal „Zug zerrissen" des Streckenpersonales mit der Fahne, beziehungsweise der Laterne.

46. „Achtung."

Anziehen der Signalleine, wodurch die Dampfpfeife in Thätigkeit gesetzt wird.

Außerdem hat das Zugpersonale nach Erforderniß dieselben Signale anzuwenden wie das Streckenpersonale.

VI. Rangirsignale.

47. „Vorwärts."

(Rauchfang der Locomotive voraus.)

Ein langer Ton mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

Senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

Senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit weißem Lichte.

48. „Rückwärts."

(Tender der Locomotive voraus.)

Zwei kurze Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

Wagrechte Bewegung der Signalfahne hin und her.

Bei Dunkelheit.

Wagrechte Bewegung der Signallaterne mit weißem Lichte hin und her.

49. „Langsam."

rere lange Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

für das Streckenpersonale vorgeschriebene Langsam-
il mit der Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

halten der Signallaterne mit dem weißen Lichte,
jegenhalten des grünen Lichtes.

50. „Halt."

rere kurze Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

ingen der entfalteten Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

ingen der Signallaterne mit weißem oder far-
ichte.

zu der laut Kundmachung des Handelsministeriums Februar 1877, RGB. Nr. 10, am 1. Juli 1877 in tretenen Signalordnung für die Eisenbahnen mit n Betriebe. (HM. 1. März 1887, RGB. Nr. 15.)*)

Anhang.

A. Obligate Signale.

urchlaufende Liniensignale mit den elektrischen Glocken-schlagwerken.

ng fährt von der Strecke gegen den Endpunkt der Linie.

●●●●●●●●●-●●-●●

ınd zweimal je zwei Glockenschläge in gleichen Pausen.

---

in diesem Nachtrage enthaltenen Signale für Anlagen zur
er Einfahrt in Stationen und der Fahrten bei Bahnabzweigungen
:renten Strecke, ferner für das Fahren in Raumdistanz sind im
Vorhandenseins solcher Einrichtungen, durch welche die Abhängig-
n Weichen und Signalen, beziehungsweise der Signale unter-
rgestellt wird, obligat. Die Aufstellung von Ausfahrtssignalen,
n ist dagegen nicht obligat.
bei Anlagen *zur Sicherung* der Einfahrten in Stationen ein
nal zugleich auch als Distanzsignal dienen soll, so muß dasselbe

52. Der Zug fährt von der Strecke gegen den Anfangspunkt der Linie.

●●●●●●●●●-●●●-●●●

Neun und zweimal je drei Glockenschläge in gleichen Pausen.

53. Der Zug fährt von der Strecke auf dem unrichtigen Geleise gegen den Endpunkt der Linie.

●●●●●●●●●-●●-●●-●●●●●

Neun, zweimal je zwei, dann fünf Glockenschläge in gleichen Pausen.

54. Der Zug fährt von der Strecke auf dem unrichtigen Geleise gegen den Anfangspunkt der Linie.

●●●●●●●●●-●●●-●●●-●●●●●

Neun, zweimal je drei, dann fünf Glockenschläge in gleichen Pausen.

---

in der für Distanzsignale vorgeschriebenen Entfernung vor dem äußersten Wechsel aufgestellt werden; diese doppelte Function eines Einfahrtssignales ist jedoch thunlichst zu vermeiden.

Hinsichtlich der Signalisirung der Ablenkung bei Stationseinfahrten wird es dem Ermessen der Bahnverwaltung anheimgestellt, mit der Bezeichnung der geöffneten Fahrstraßen so weit zu gehen, als dieß mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse nöthig erscheint. Hiedurch werden die Bahnverwaltungen jedoch nicht von der ihnen obliegenden Verpflichtung enthoben, für jede derartige Anlage die Genehmigung im Sinne der bestehenden Vorschriften einzuholen.

Für die Signalisirung der Ausfahrt von verschiedenen Fahrgeleisen einer Station sind so viele Signalmaste aufzustellen, als Ausfahrtsgeleise (oder Gruppen von Ausfahrtsgeleisen) signalisirt werden sollen. Jeder Signalmast erhält so viele Arme, beziehungsweise Lichter, als die Bahnverwaltung Fahrtrichtungen von dem betreffenden Fahrgeleise (oder von der Gruppe von Fahrgeleisen) in verschiedenen Bahnlinien zu signalisiren beabsichtigt.

Bei unmittelbar hintereinander folgenden Abzweigungen auf der currenten Strecke von einer Bahnlinie auf andere Bahnlinien ist jede Fahrtrichtung zu signalisiren.

Für die Fahrt von mehreren Bahnlinien auf eine Bahnlinie ist vor der Einmündung auf jeder Bahnlinie ein Distanzsignal aufzustellen.

Bei Einrichtungen für das Fahren in Raumdistanz ist die Aufstellung eigener in die Raumsicherungsanlage nicht einbezogener Distanzsignale zur Deckung der Station oder Abzweigung unzulässig.

Industriegeleise auf offener Strecke, in welche Züge directe einfahren, sind wie Bahnabzweigungen zu behandeln; jene Industriegeleise, welche nur zur Abstellung von Wagen dienen, sind durch die Signale Punkt 19 und [illegible] der Signalordnung zu decken.

Bei gemeinsamer Benützung einer Bahnlinie durch Züge mehrerer Bahnverwaltungen ist die Aufstellung von Signalen, welche nur für Züge einer dieser Verwaltungen Giltigkeit haben, unzulässig.

Was die Anwendung der nunmehr als obligat erklärten, bisher nicht obligaten Signale anbelangt, so wird denjenigen Bahnverwaltungen, [illegible] deren Linien diese bisher nicht obligaten Signale noch nicht eingeführt [illegible] *empfohlen*, sich dießfalls an die betreffenden Instructionen der Staat[illegible] *zu halten*. (HM. 1. März 1887, RGB. Nr. 15.)

55. Die Strecke ist verweht.

●●●●-●—●●●●-●—●●●●-●

ruppe von vier Glockenschlägen und einem Glockenschlage (●●●●—●) ichen Pausen dreimal wiederholt.

ad III. Feststehende Signale.

f. Signale

on einander abhängige Weichen- und Signalanlagen zur erung der Ein- und Ausfahrten in Stationen und der cten bei Bahnabzweigungen von der currenten Strecke, ferner für das Fahren in Raumdistanz.

56. Verbot der Fahrt.

Bei Tag.

Ein Arm des Signalmastes rechts in der Richtung der Fahrt wag- gestellt.

Bei Dunkelheit.

Ein rothes Licht am Signalmaste dem Zuge entgegen.
Bei Einfahrtssignalen und bei Bahnabzweigungen als Controle gegen tation bezw. Abzweigung ein weißes Licht.
Ein bei Dunkelheit unbeleuchtet angetroffenes Signal hat als „Verbot ahrt" zu gelten.
Die Ein- und Ausfahrtssignale in Stationen stehen normal auf „Verbot ahrt".

57. Erlaubte Fahrt.

a. Erlaubte Fahrt in gerader Richtung.

Bei Tag.

Ein Arm des Signalmastes rechts in der Richtung der Fahrt unter hräg nach aufwärts gestellt.

Bei Dunkelheit.

ür Signale bei Ein- und Ausfahrten in Stationen und bei Bahnab- weigungen:

ein grünes Licht.

ür Raumabschlußsignale auf der currenten Strecke:

ein weißes Licht,

ignalmaste dem Zuge entgegen.

rlaubte Fahrt in die Ablenkung, beziehungsweise Bahn- abzweigung.

Bei Tag.

Zwei Arme des Signalmastes rechts in der Richtung der Fahrt unter hräg nach aufwärts gestellt.

Bei Dunkelheit.

Zwei grüne Lichter am Signalmaste dem Zuge entgegen.

Jede weitere Ablenkung, beziehungsweise Bahnabzweigung wird entweder emselben Signalmaste bei Tag durch einen weiteren unter 45° schräg aufwärts *gerichteten Arm, bei* Dunkelheit durch ein weiteres grünes *oder aber durch Aufstellung eines* besonderen Signalmastes bezeichnet.

Die Einfahrtssignale sollen mindestens 50 m, in der Regel aber nicht weiter als 100 m vor dem ersten in die Sicherungsanlage einbezogenen Wechsel, die Ausfahrtssignale dagegen den jeweiligen Localverhältnissen entsprechend, wenn thunlich unmittelbar vor der zu sichernden Stelle, jedenfalls aber derart aufgestellt werden, daß deren rechtzeitige Wahrnehmung durch das hiezu berufene Personale ermöglicht wird.

Die Einfahrtssignale zeigen bei Dunkelheit in der Stellung auf „Erlaubte Fahrt“ als Controle gegen die Station ebenso viele grüne Lichter, als solche in der Fahrtrichtung sichtbar werden.

Beim Fahren in Raumdistanz haben für jene Raumabschlußsignale, welche zugleich als Distanzsignal für eine Station oder Bahnabzweigung in der currenten Strecke dienen, die Signale Nr. 19 und 20 der Signalordnung Anwendung zu finden.

Unter der Voraussetzung der gegenseitigen Abhängigkeit der aufeinander folgenden Raumabschlußsignale zwischen zwei Stationen und der Disposition über das normal auf „Verbot der Einfahrt“ stehende Bahnhofsabschlußsignal durch die Station, beziehungsweise Abzweigstelle, kann bei den vorerwähnten Distanzsignalen das Controlklingelwerk entfallen und als Controle gegen die Station, beziehungsweise Bahnabzweigung bei beiden Stellungen des Distanzsignals weißes Licht dienen.

ad IV. Signale am Zuge.

ad 31. Kennzeichen der Spitze des Zuges.

d) Auf der als zweite Linie bezeichneten Strecke zweier Parallelbahnen.

Bei Tag.

Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

58. Auf der als zweite Linie bezeichneten eingeleisigen Strecke zweier Parallelbahnen eine roth- und eine grünleuchtende Laterne vorne an der Locomotive.

59. Auf der als zweite Linie bezeichneten Strecke zweier doppelgeleisiger Parallelbahnen eine weiß- und eine grünleuchtende Laterne vorne an der Locomotive.

ad 32. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlußsignal).

Auf der als zweite Linie bezeichneten Strecke zweier Parallelbahnen.

Bei Tag.

Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

60. Zwei rothleuchtende Laternen an den oberen Ecken des letzten Wagens und eine tiefer unten in der Mitte desselben angebrachte Laterne mit weißem Licht.

Die beiden oberen Laternen zeigen nach vorne weißes Licht.

ad V. Signale des Zugpersonals mit der Dampfpfeife.

61. „Bremsen mäßig fest“.

Ein kurzer Pfiff.

62. „Bremsen mäßig los".

jer Pfiff, dem ein kurzer folgt.

B. Nichtobligate Signale.

ad III. Feststehende Signale.

ad c) Weichensignale.

ung der Weiche in die Abzweigung für die Fahrt nach der Spitze.

h beiden Seiten gleichgeformte (symmetrische) Figur des Wechsel-

ad e) Signale mit der Stationsglocke.

64. Der Zug nähert sich der Station.

Läuten.

ndzüge der Vorschriften für den Betrieb auf ten (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. s. w.).*)

Einführungs-Verordnungen.

beifolgenden Grundzüge der Vorschriften für den uf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen eten am 1. Jänner 1884 in Wirksamkeit.

Handelsministerium bleibt es vorbehalten, in ein- llen, wo dieß auch in diesen Grundzügen nicht vorgesehen ist, nach Bedarf strengere Bestimmungen ben, wie denn auch dermalen bestehende strengere ngen nur über specielle Genehmigung außer Wirk- ten können.

Beibehaltung bereits bestehender oder zur Erlangung nder Erleichterungen, insbesondere für Dampftram- leichfalls eine derartige specielle Genehmigung erfor-

zu dem obenerwähnten Zeitpunkte sind die ein- Dienstesinstructionen mit diesen Grundzügen in zu bringen, und sind daher die erforderlichen Vor- tzeitig an die Generalinspection der österreichischen en zu leiten. (HM. 1. August 1883, Z. 24932, : 90.)

Einbeziehung des Nachtrages hiezu. (HM. 15. Juli 1886,

Mit Beziehung auf die der Verwaltung unter Einem zugehende Verordnung vom heutigen Tage, betreffend die Einführung einheitlicher Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) wird der Verwaltung eröffnet, daß die Eingaben wegen Zugestehung der in dieser Einführungsverordnung, sowie in den einzelnen Punkten der Grundzüge als eventuell zulässig erklärten weitergehenden Erleichterungen oder laut derselben noch speciell erforderlichen anderweitigen Verfügungen, mögen dieselben dem Handelsministerium vorbehalten, oder der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen überlassen sein, stets zunächst an die letztere Behörde zu richten sein werden. (HM. 1. Aug. 1883, Z. 24932, CB. 1883:90.)

Abschnitt A.

Verkehrsdienst.

I. Theil.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 1.

Allgemeine Pflichten des Personales.

1—9 identisch mit Punkt 1—9 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 2.

Benützung neuer oder umgestalteter Anlagen und Geleise.

10 identisch mit Punkt 10 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 3.

Dienstuhren.

11. Auf jeder Station muß eine Uhr vorhanden sein, nach welcher der Dienst geregelt wird.

Alle Zugexpedienten, sowie die Maschinen- und Zugführer müssen jeder im Besitze einer gut gehenden Taschenuhr sein und dieselbe im Dienste stets bei sich tragen.

Die Organe des Bahnaufsichtsdienstes, deren Function mit dem Zugsverkehre in Verbindung steht, sollen gleichfalls mit einer Uhr versehen sein.

12. Alle diese Uhren müssen nach der Bahnzeit gerichtet sein.

13. Die Regulirung der Stationsuhren erfolgt täglich auf jene Weise, welche den Einrichtungen der betreffenden Bahn entspricht.

Artikel 4.

Freihaltung der Bahnbreite.

14. Abs. 1, 2, = 14, Abs. 1, 2, d. Verkehrsvorschriften f. Hauptbahnen.

Bei Ablagerung von Gegenständen mit verticalen Flächen hat die Entfernung von der inneren Schienenkante mindestens 1·25 Meter zu betragen.

Artikel 5.

Bahn- und Bahnhofseinrichtungen und deren Instandhaltung.

15. Bahn- und Bahnhofseinfriedungen, ebenso wie Schranken bei den Wegübergängen entfallen, insoferne nicht deren Anbringung in Berücksichtigung besonderer localer Verhältnisse vom Handelsministerium gefordert wird. Im letzteren Falle ist für die entsprechende Bedienung der Schranken Sorge zu tragen.

16. Wechselsignalkörper, elektrische oder optische Telegraphen, sowie durchgehende Streckensignale sind in der Regel nicht nöthig.

17 = 15, 18 = 16, 19 = 17 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 6.

Beleuchtung.

20 = 18, 21 = 19 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

II. Theil.

Vorbereitung zum Verkehre der Züge.

Artikel 7.

Untersuchung der Wagen.

22. Jeder Wagen ist vor seiner Verwendung bezüglich seines betriebssicheren Zustandes einer Untersuchung zu unterziehen.

23. Die Untersuchung beladener Wagen soll sich auf die Betriebssicherheit der Verladung erstrecken, soweit diese äußerlich beurtheilt werden kann.

24 u. 25 = 22 u. 23, der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 8.

Beladung und Belastung der Wagen.

26 u. 27 = 24 u. 25 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

28. Für die Beförderung explodirbarer Artikel bestehen besondere Vorschriften. (Siehe Punkt 188.)

29 = 27 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 9.

Fahrordnung.

30. Die Züge werden eingetheilt in:

a) Gewöhnliche Züge, welche fahrordnungsgemäß täglich oder an bestimmten Tagen der Woche verkehren;
b) Erfordernißzüge, welche bloß nach Maßgabe des Bedarfes eingeleitet werden und nach einer im Fahrplane (Fahrordnungsbuche) enthaltenen Fahrordnung verkehren:
c) Separatzüge, die nach einer im Fahrplane (Fahrordnungsbuche) nicht enthaltenen Fahrordnung von Fall zu Fall in Verkehr gesetzt werden;
d) Extrafahrten, welche in dringenden Fällen ohne Fahrordnung stattfinden können.

31 = 29 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Das System der Zugsnumerirung muß aus den Fahrplänen (Fahrordnungsbüchern) zu entnehmen sein.

32 = 30 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

33. Um zur Feststellung der Zugskreuzungen, sowohl schon bei der Verfassung der Fahrordnung als auch in Verspätungsfällen eine dauernde, klare Grundlage zu gewinnen, muß für die Züge eine Rangordnung aufgestellt werden, welche angibt, wie dieselben einander bezüglich ihres Verkehres untergeordnet sind.

In der Fahrordnung eines jeden Zuges muß der Rang desselben ausgesprochen sein.

34. Jede Fahrordnung muß folgende Daten enthalten:

1. Nummer und Charakter des Zuges;
2. Rang desselben;
3. Stationen, welche der Zug berührt, und deren Entfernung von einander;
4. Fahrzeiten von Station zu Station;
5. Ankunftszeit in den Stationen;
6. Aufenthalte;
7. Abfahrtszeiten aus den Stationen;
8. Bezeichnung der Nachtzeit;

   Ueberdieß muß in den Fahrordnungsbüchern noch enthalten sein, beziehungsweise bei Nichtvorhandensein von Fahrordnungsbüchern dem Bahnpersonale bekannt gegeben werden:

9. bei jeder Station oder Strecke Bezeichnung der Züge, mit denen der fragliche Zug dort zusammentrifft;
10. Angabe der kürzesten Fahrzeit;
11. summarische Angaben der Fahrzeiten und Aufenthalte;
12. Bemerkungen, betreffend das Zuwarten in Kreuzungsstationen;
13. Bemerkungen bezüglich der Anschlüsse rc.;
14. Tabelle über die Belastung der Züge;
15. Tabelle über die Kategorien und Gewichte der Locomotiven, Tender und Wagen;
16. Tabelle über die Gewichtsansätze für Personen und jene Sachen, welche im Frachtbriefe nicht mit dem Gewichte ausgewiesen sind;
17. Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Züge.

35. Bei Kreuzungen müssen die Fahrordnungen zwischen der Ankunft des einen Zuges und der Abfahrt des Gegenzuges ein Intervall von mindestens einer Minute bieten.

Ein gleiches Intervall muß zwischen den Einfahrtszeiten zweier Gegenzüge bestehen.

36. Jede Station muß von den vollständigen Fahrordnungen sämmtlicher fahrplanmäßiger Züge, welche daselbst passiren, rechtzeitig in Kenntniß gesetzt werden.

Die Organe des Bahnaufsichtsdienstes müssen von der Fahrordnung der fahrplanmäßigen Züge rechtzeitig Kenntniß erhalten.

Jeder Maschinen- und Zugführer muß die Fahrordnung seines Zuges, sowie der fahrplanmäßigen Züge, mit denen er ein Vorfahren oder eine Kreuzung zu erwarten haben könnte, im Dienste mit sich führen.

Artikel 10.

Verschubdienst.

37—50 = 36—49 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

51. Sind bei Verschiebungen Wegübersetzungen mit Schranken zu befahren, so muß vorher das Schließen der Schranken abgewartet werden.

Abs. 2 = 50, Abs. 2, der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

52—54 = 51—53 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 11.

Zusammenstellung der Züge.

= 54 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Die Zugmaschine soll sich in der Regel an der Spitze des Zuges
ι und kann sowohl in normaler als auch in verkehrter Stellung
det werden.

Von der Anordnung, daß die Locomotive sich an der Spitze des
befinde, darf nur abgewichen werden:
: Verschiebungen auf den Bahnhöfen;
m Nachschieben über örtliche Steigungen;
. Hilfs- und Probefahrten;
. Zügen, welche von der Strecke zurückfahren müssen, ohne eine
lage zu erreichen, welche die Umstellung der Maschine ermöglicht.
—60 = 57—59 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Die Einschaltung eines Sicherheitswagens zwischen Maschine,
ngsweise Tender und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen ist
sonenzügen, welche mit keiner größeren Maximalgeschwindigkeit als
meter per Zeitstunde verkehren, nicht erforderlich: a) auf Bahnen mit
gen bis zu inclusive 10‰, wenn der Zug aus nicht mehr als
sen besteht; b) bei größeren Neigungen, wenn der Zug aus nicht
ls 8 Achsen besteht.
:itergehende Erleichterungen unterliegen der speciellen Genehmigung
ιeralinspection.

. Es ist nicht nöthig, daß auf dem ersten hinter der Locomotive
chen Wagen ein Zugbegleiter postirt ist, wenn sich dieser mit dem
tivführer mittelst einer entsprechenden Vorrichtung verständigen kann.

. Der letzte Wagen eines jeden Zuges soll in der Regel ein mit
Zugbegleiter besetzter Bremswagen sein.
berdieß muß er die nöthigen Vorrichtungen zum Anbringen der
}riebenen Signalmittel tragen.

Es ist jedoch gestattet, hinter dem letzten Bremswagen einen
ohne Bremse laufen zu lassen, wenn derselbe bei Nachtverkehr mit
tsprechenden Signale versehen ist. (Siehe Abschnitt C, Punkt 32.)
:itergehende Erleichterungen unterliegen der speciellen Genehmigung
ιeralinspection.

. In gemischten Zügen und Güterzügen mit Personenbeförderung
ch die zum Personentransporte bestimmten Wagen womöglich in der
Hälfte des Zuges befinden, dürfen aber keinesfalls unmittelbar
der Maschine eingereiht werden.
ne Verschiebung mit den Personenwagen in den Unterwegsstationen
ιlichst zu vermeiden.

. Die Einreihung von Wagen mit Schalengußrädern unterliegt
Beschränkung.

. Die feuergefährlichen Stoffe, dann die ätzenden Flüssigkeiten
zwar in Zügen mit Personenbeförderung transportirt werden,
müssen die Wagen, in welche dieselben verladen sind, stets hinter
n Personentransporte dienenden Wagen eingestellt werden und zwar
}st gegen das Ende des Zuges.

. Langholz, welches vermöge seiner Länge nicht auf einen Wagen
n werden kann, darf vor den Personenwagen dann eingereiht werden,
ie damit beladenen Wagen directe gekuppelt sind. Zur Trennung
rsonenwagen von den Langholzwagen genügt ein Zwischenwagen,
weder ein gedeckter oder ein solcher offener Wagen sein muß, dessen
ände oder die Ladung höher reichen als das Langholz.
—70 = 73—74 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

71. Die mit einem Zuge zu befördernden Locomotiven sind in der Regel unmittelbar hinter der Zugmaschine einzureihen, insofern nicht etwa die Tragfähigkeit der zu passirenden Brücken die Einreihung an anderer Stelle erforderlich macht.

Die Signalleine muß von der vordersten Maschine bis zum ersten Bremsposten reichen, wenn sich nicht der daselbst postirte Zugsbegleiter mittelst einer anderen Vorrichtung dem Maschinenführer verständlich machen kann.

72 = 76 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

73. Ein Schneepflug, der nicht zur Freimachung der Bahn dienen soll, ist hinter dem Signalwagen anzuhängen und vorzugsweise mit einem bei Tage verkehrenden Zuge zu befördern.

Abs. 2 = 77, Abs. 2, der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 12.

Anzahl und Vertheilung der Bremswagen.

74. In jedem Zuge müssen außer der Tenderbremse noch wenigstens so viele gut wirkende Bremsen vorhanden sein, daß

auf horizontaler Bahn und geringen Steigungen bis einschließlich 2‰	1/12
bei größeren Steigungen als 2‰ bis einschließlich 3‰	1/10
auf größeren Steigungen als 3‰ bis einschließlich 5‰	1/8
auf größeren Steigungen als 5‰ bis einschließlich 10‰	1/7
auf größeren Steigungen als 10‰ bis einschließlich 12·5‰	1/6
auf größeren Steigungen als 12·5‰ bis einschließlich 17‰	1/5
auf größeren Steigungen als 17‰ bis einschließlich 25‰	1/4
und auf größeren Steigungen als 25‰ bis einschließlich 33‰	1/2

der Bruttolast des Zuges auf gebremsten Achsen ruht.

Bei größeren Steigungen als 33‰ muß jedes Räderpaar bremsbar sein.

Bei besonderen an den Locomotiven angebrachten Vorrichtungen zum Bremsen ist eine Modification der vorstehenden Bremsscala zulässig, worüber jedoch der Generalinspection die Entscheidung zusteht.

75—77 = 80, 2. Abs., 81—82 der Verkehrsvorschr. f. Hauptbahnen.

78. Bremswagen, welche Stehplateaux ohne Schutzgeländer haben, oder welche mit feuergefährlichen Gütern (mit Ausnahme von Petroleum) beladen sind, dürfen nie mit Bremsern besetzt werden.

Bremswagen, welche mit Petroleum beladen sind, dürfen nur dann mit Bremsern besetzt werden, wenn sie eiserne Bremsklötze haben.

Artikel 13.

Kuppelung der Wagen.

79. Bei Wagen mit Schraubenkuppeln können die Nothketten entfallen.

Artikel 14.

Anzahl der Achsen und Belastung der Züge.

80. Die größte zulässige Achsenanzahl bei den Zügen auf den einzelnen Strecken wird von der Generalinspection festgesetzt und ist in den Belastungstabellen vorzuschreiben.

Artikel 15.

Beförderung von Personen mit Güterzügen.

81 = 86 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen mit folgender Einschaltung vor dem vorletzten Absatz:

5. Die zur Benützung der Lastzüge befugten Sicherheits-
jane können im Conducteurwagen Platz nehmen, wenn beim
onen- oder eingerichteter Mannschaftswagen oder kein leerer
ır Unterbringung derselben vorhanden ist.

Artikel 16.

ung der Züge mit Signal- und Hilfsmitteln.

edem Zuge müssen die Signalmittel vorhanden sein, welche
en an demselben und zum Geben der Signale seitens der
forderlich sind.
Beigabe eines Rettungskastens bei den Zügen mit Personen-
in nur mit specieller Zustimmung des Handelsministeriums
en.

III. Theil.

Ausführung des Verkehres.

Artikel 17.

g des Personales über den Verkehr der Züge.

verkehrenden gewöhnlichen Züge werden dem Personale ein-
solche avisirt, die Erfordernißzüge, Separatzüge und Extra-
t entweder für eine bestimmte Zeit oder von Fall zu Fall.
Extrafahrten auch ohne Avisirung des Personales vorgenom-
nnen, so dürfen solche Fahrten nur mit besonderer Vorsicht
werden. Hierauf ist das Zugspersonale besonders aufmerksam

ung der Stationen erfolgt in der Regel schriftlich.
er Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.
Unterbleiben der ein- für allemal, sowie der von Fall zu
Züge muß den Stationen und dem Personale bekannt-
t, welche den Zug zu erwarten hätten.
er Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 18.

Begleitdocumente der Züge.

99—101 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 19.

ng, Berechtigung zur Fahrt auf der Locomotive.

Bedienung der Locomotive durch den Führer allein ist die
der Generalinspection einzuholen.
m Zuge müssen mindestens so viele Begleiter beigegeben
ır Bedienung der laut Artikel 12 erforderlichen Anzahl
; sind.
ist zulässig, den Güterzügen nur einen Zugbegleiter beizu-
die Belastung des Zuges nach dem Bremsennormale nicht
Bremsposten erfordert.
nenzügen und bei jenen gemischten Zügen, in welchen die
am Schlusse *eingereiht* sind, ist die Beigabe nur eines
'n jenen Fällen zulässig, wo eine Communication zwischen
dem letzten Personenwagen möglich ist.

Dieser Zugbegleiter hat seinen Posten auf dem letzten Bremswagen zu nehmen.*) (Siehe auch Punkt 63.)

93—94 = 104—105 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 20.

Fahrgeschwindigkeit.

95. Die zulässige Maximalgeschwindigkeit wird für jede einzelne Localbahn (Secundärbahn, Vicinalbahn) durch das Handelsministerium festgesetzt.

96. Bei geschobenen Zügen, d. h. bei Zügen, an deren Spitze sich keine ziehende und an deren Ende sich die schiebende Maschine befindet, darf auf der currenten Bahn mit keiner größeren Geschwindigkeit als mit 15 Kilometer per Stunde gefahren werden.

Vor nicht mit Schranken abgeschlossenen Wegübersetzungen, wo die Aussicht behindert ist, muß eine derartige Geschwindigkeit eingehalten werden, daß der Zug auf eine Distanz von 100 Meter zum Stillstande gebracht werden kann.

Artikel 21.

Zeiträume für das Nachfolgen der Züge.

97—99 = 107—109 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 22.

Bedienung der Wechsel.

100. Unbewachte Wechsel in der currenten Bahn sind mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

101—103 = 111—113 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 23.

Bestimmungen über das Befahren der Wechsel.

104 = 114 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 24.

Deckung der Stationen.

105. Ist die Einfahrt eines Zuges in eine Station nicht zulässig, so ist derselbe durch Haltsignale in angemessener Entfernung zum Stillstande zu bringen.

Artikel 25.

Ankunft und Aufenthalt der Züge in Stationen.

106—109 = 121—124 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 26.

Expedition der Züge.

110 = 125 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

111 = 126, Abs. 1 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

112. Bei Zügen mit Personenbeförderung wird das Signal, daß der Zug zur Abfahrt bereit ist, mit einer Glocke gegeben.

---

*) Eine mittelst der Laufbretter ermöglichte Communication zwischen dem ersten und dem letzten Personenwagen wird als ausreichend erkannt, um *die Beigabe* nur eines Zugbegleiters bei Personenzügen und bei jenen *gemischten* Zügen, in welchen die Personenwagen am Schlusse eingereiht *sind, zu* gestatten. (GJ. 30. Mai 1884, Z. 5638/II, CB. 1884:81.)

rzügen gibt der Stationsbeamte dem Zugführer mündlich
:r Abfahrt, worauf letzterer an den ersten hinter ihm postir=
er durch den Zuruf „Abfahrt" die Anfrage richtet, ob die
ur Abfahrt bereit seien, und ist dieser Zuruf von den Zug=
Reihe nach bis zum Signalmanne fortzupflanzen.
:r Zugführer, sowohl bei Personen= als bei Güterzügen, den
mne beginnenden und der Reihenfolge nach von sämmtlichen
wiederholten Ruf „Fertig" vernommen hat, gibt derselbe
gnal und sodann der Maschinenführer mit der Dampfpfeife
aß er die Locomotive in Gang setze.
n bei Zügen mit Personenbeförderung zu gebenden Signale,
zur Abfahrt bereit ist, muß das Signal „Einsteigen", und
nie mehr als fünf Minuten betragenden Zeitraume voraus=

ufenthalt des Zuges mit fünf Minuten oder kürzer bestimmt,
nal „Einsteigen", sobald der Zug sichtbar wird, zu geben.
Signal, daß der Zug zur Abfahrt bereit ist, kann auch
spersonal gegeben werden.
0 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.
: Separatzug, der in keiner Weise avisirt werden konnte,
rch die Witterungsverhältnisse die Fernsicht gestört ist, oder
ge Umstände den sicheren Gang des Zuges in Frage stellen,
hr gesetzt werden.

Artikel 27.

Verhalten während der Fahrt.

er Zugbegleiter, dem die Bedienung einer Bremse zu=
hat stets in der Nähe derselben zu sein, um den etwa ge=
ılen unverzüglich entsprechen zu können. Bei Zügen mit
erung ist dem mit der Billetmanipulation betrauten Zug=
ie Zeit dieser Manipulation die Entfernung von der Bremse

= 133 u. 134 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen
3:104).
: den Abzweigungen haben die Maschinenführer das Ach=
tönen zu lassen.
der Annäherung an eine Station haben das Maschinen=
itungspersonale, insbesondere aber der Locomotivführer
c, ihre Aufmerksamkeit hauptsächlich auf allenfalls von der
ene Signale zu richten und ist vor der Einfahrt in die Sta=
Fällen das Achtungssignal mit der Dampfpfeife zu geben.
Anhalten der Züge an im Voraus bestimmten Punkten
e zum Zwecke des Ein= und Aussteigens von Reisenden und
, respective Abgabe von Gepäck ist gestattet.
nnen einzelne Wagen auf der Strecke behufs Ent= oder
er Beobachtung der erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen
und mit dem nächsten Zuge bis zur nächsten Station ge=
t.
: Wahrnehmung des Signales „Verbot der Einfahrt" sind
alle geeigneten Mittel anzuwenden, um denselben noch vor
zum Stillstande zu bringen, in welchem der Zug solange
hat, bis das Signal „Freie Fahrt" erscheint, oder in anderer
: Weise die Erlaubniß zur Weiterfahrt von maßgebender
wird.
rd *ein Distanzsignal* zur Beleuchtungszeit unbeleuchtet an=
der Zug bei demselben anzuhalten.

Die Weiterfahrt in die Station ist in diesem Falle, jedoch nur unter der äußersten Vorsicht, dann gestattet, wenn die Ueberzeugung gewonnen wurde, daß das Distanzsignal auf „Erlaubte Einfahrt" steht.

125 = 139 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

126. Erscheint es dem Maschinen- oder Zugführer aus besonderen Gründen unzulässig, auf das ihm geöffnete Geleise einzufahren, so muß der Zug angehalten und die Erlaubniß zur geänderten Einfahrt von der Station eingeholt werden.

127 = 141 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 28.

Vorgang bei langsamer Fahrt, Aufhalten auf der Strecke, Weiterfahrt oder Zurückschieben der Züge.

128—129 = 142—143 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

130. Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache auf der Strecke anhält, so ist ohne allen Verzug die Deckung desselben, und zwar vor Allem nach rückwärts, vorzunehmen.

Diese Deckung ist den Verkehrs- und localen Verhältnissen der Bahn anzupassen.

131—133 = 148—150 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

134. Wenn ein Zug zurückschieben soll, so muß dem zurückschiebenden Zuge ein mit den nöthigen Signalmitteln versehener Bote in einer stets einzuhaltenden Distanz von 300 Meter vorausgehen.

Vor dem Zurückschieben sind, wenn nicht Gefahr im Verzuge ist, die Signale für die Spitze und das Ende des Zuges entsprechend zu ändern.

135. Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache seine vorgeschriebene Fahrzeit nicht einzuhalten im Stande ist und zu befürchten steht, daß er von einem nachfolgenden Zuge eingeholt werden könnte, so ist der Zug rechtzeitig anzuhalten und entsprechend zu decken.

136. Wenn ein solcher langsam fahrender Zug die nächste Station nicht spätestens fünf Minuten vor der frühesten Abfahrtszeit eines Vorranggegenzuges von dort erreichen kann, so ist, falls nicht eine klare anderweitige Vereinbarung mit der nächsten Station getroffen wurde, der Zug eben zu dieser Zeit anzuhalten, demselben ein mit den nöthigen Signalmitteln ausgerüsteter, verläßlicher Bote in der Entfernung von 300 Meter vorauszusenden, welchem unter steter Einhaltung dieser Entfernung mit Vorsicht nachzufahren ist.

Artikel 29.

Ueberwachung des Zugverkehrs durch die Streckenwächter.

137. Die Bahn ist an Tagen, an welchen ein Zug verkehrt, wenigstens einmal zu untersuchen.

138. Wenn ein Wächter die Ankunft der Züge auf einem bestimmten Punkte erwarten muß, so hat er sich derart aufzustellen, daß er vom Zugs- und Maschinenpersonale unzweifelhaft gesehen werden kann.

139. Wegübersetzungen, welche mit Schranken versehen sind, müssen spätestens fünf Minuten vor dem Eintreffen eines Zuges geschlossen werden.

139, Abs. 2 = 156, Abs. 3 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

140. Der Wächter hat das Haltsignal zu geben:

a) wenn die Unfahrbarkeit der Bahn oder ein anderes Hinderniß die Weiterfahrt gefährdet oder hemmt;
b) wenn das Zugspersonale das Haltsignal gibt;
c) wenn an dem Zuge selbst etwas bemerkt wird, wodurch die Weiterfahrt gefährdet würde;

d) wenn eine Bahnstelle derart schadhaft ist, daß sie nur mit äußerster Vorsicht befahren werden kann, worüber der angehaltene Zug zu verständigen ist.

141. Die Langsamfahrsignale sind anzuwenden:

a) wenn der Zustand der Bahn, schlechte Oberbaustellen, Objecte oder andere Ursachen es unzulässig machen, mit der gewöhnlichen Geschwindigkeit zu fahren (siehe auch Punkt 140, d);

b) wenn das Zugspersonale das Langsamfahrsignal gibt.

142. Das Markiren mangelhafter Bahnstellen hat in der Weise zu geschehen, daß mindestens 200 Meter vor der betreffenden Stelle beiderseits eine Handsignalscheibe mit der rothen Fläche auswärts und mit der weißen Fläche gegen die schadhafte Stelle aufgesteckt wird.

Artikel 30.

Fahrten auf dem Doppelgeleise.

(Entfällt derzeit.)

Artikel 31.

Allein verkehrende Maschinen.

143 = 165 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 32.

Bedingungen und Vorschriften für das Nachschieben der Züge.

144. Züge, denen nachgeschoben wird, dürfen Wagen, welche derart beladen oder miteinander verbunden sind, daß sich die Puffer nicht berühren können, nicht enthalten.

Leere Wagen sind thunlichst weit von der Schiebemaschine einzureihen, damit selbe vorwiegend gezogen werden.

Das Anhängen von Wagen hinter der Schiebemaschine ist unzulässig.

145—149 = 168—172 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 33.

Vorgang und besondere Vorsichtsmaßregeln bei Expedition verspäteter Züge.

150 = 173 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

151. Aufträge und Mittheilungen an das Maschinen- und Zugbegleitungspersonale, welche auf den Verkehr des Zuges von Einfluß sein könnten, sind nicht bloß mündlich zu geben, sondern auch in den Stundenpaß einzutragen.

152—153 = 175—176 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Nur wenn eine zweifellos sichere Verständigung möglich ist, darf unter Umständen von diesem Grundsatze abgewichen werden.

154. Bezüglich der Regelung der Zugkreuzungen hat Nachfolgendes zu gelten:

154 a, b = 177 a, b der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

155. Damit eine Station rechtzeitig in Kenntniß wichtiger, auf die Verkehrsdispositionen Einfluß habender Nachrichten gelange, darf ein Zug, der nach Ankunft eines Gegenzuges eine Station zu verlassen hat, nicht früher expedirt werden, als bis der Beamte in den Stundenpaß des angekommenen Zuges Einsicht genommen hat.

Bei möglicher telegraphischer Verständigung kann diese Bestimmung entfallen.

156—157 = 179—180 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Das System der Zugsnumerirung muß aus den Fahrplänen (Fahrordnungsbüchern) zu entnehmen sein.

32 = 30 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

33. Um zur Feststellung der Zugskreuzungen, sowohl schon bei der Verfassung der Fahrordnung als auch in Verspätungsfällen eine dauernde, klare Grundlage zu gewinnen, muß für die Züge eine Rangordnung aufgestellt werden, welche angibt, wie dieselben einander bezüglich ihres Verkehres untergeordnet sind.

In der Fahrordnung eines jeden Zuges muß der Rang desselben ausgesprochen sein.

34. Jede Fahrordnung muß folgende Daten enthalten:

1. Nummer und Charakter des Zuges;
2. Rang desselben;
3. Stationen, welche der Zug berührt, und deren Entfernung von einander;
4. Fahrzeiten von Station zu Station;
5. Ankunftszeit in den Stationen;
6. Aufenthalte;
7. Abfahrtszeiten aus den Stationen;
8. Bezeichnung der Nachtzeit;
   Ueberdieß muß in den Fahrordnungsbüchern noch enthalten sein, beziehungsweise bei Nichtvorhandensein von Fahrordnungsbüchern dem Bahnpersonale bekannt gegeben werden;
9. bei jeder Station oder Strecke Bezeichnung der Züge, mit denen der fragliche Zug dort zusammentrifft;
10. Angabe der kürzesten Fahrzeit;
11. summarische Angaben der Fahrzeiten und Aufenthalte;
12. Bemerkungen, betreffend das Zuwarten in Kreuzungsstationen;
13. Bemerkungen bezüglich der Anschlüsse 2c.;
14. Tabelle über die Belastung der Züge;
15. Tabelle über die Kategorien und Gewichte der Locomotiven, Tender und Wagen;
16. Tabelle über die Gewichtsansätze für Personen und jene Sachen, welche im Frachtbriefe nicht mit dem Gewichte ausgewiesen sind;
17. Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Züge.

35. Bei Kreuzungen müssen die Fahrordnungen zwischen der Ankunft des einen Zuges und der Abfahrt des Gegenzuges ein Intervall von mindestens einer Minute bieten.

Ein gleiches Intervall muß zwischen den Einfahrtszeiten zweier Gegenzüge bestehen.

36. Jede Station muß von den vollständigen Fahrordnungen sämmtlicher fahrplanmäßiger Züge, welche daselbst passiren, rechtzeitig in Kenntniß gesetzt werden.

Die Organe des Bahnaufsichtsdienstes müssen von der Fahrordnung der fahrplanmäßigen Züge rechtzeitig Kenntniß erhalten.

Jeder Maschinen- und Zugführer muß die Fahrordnung seines Zuges, sowie der fahrplanmäßigen Züge, mit denen er ein Vorfahren oder eine Kreuzung zu erwarten haben könnte, im Dienste mit sich führen.

Artikel 10.

Verschubdienst.

37—50 = 36—49 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

51. Sind bei Verschiebungen Wegübersetzungen mit Schranken zu befahren, so muß vorher das Schließen der Schranken abgewartet werden.

Abs. 2 = 50, Abs. 2, der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

52—54 = 51—53 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 11.

Zusammenstellung der Züge.

= 54 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Die Zugmaschine soll sich in der Regel an der Spitze des Zuges und kann sowohl in normaler als auch in verkehrter Stellung t werden.

Von der Anordnung, daß die Locomotive sich an der Spitze des finde, darf nur abgewichen werden:

Verschiebungen auf den Bahnhöfen;
. Nachschieben über örtliche Steigungen;
Hilfs= und Probefahrten;
Zügen, welche von der Strecke zurückfahren müssen, ohne eine ige zu erreichen, welche die Umstellung der Maschine ermöglicht.
60 = 57—59 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Die Einschaltung eines Sicherheitswagens zwischen Maschine, sweise Tender und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen ist nenzügen, welche mit keiner größeren Maximalgeschwindigkeit als eter per Zeitstunde verkehren, nicht erforderlich: a) auf Bahnen mit n bis zu inclusive $10^0/_{00}$, wenn der Zug aus nicht mehr als n besteht; b) bei größeren Neigungen, wenn der Zug aus nicht 8 Achsen besteht.

ergehende Erleichterungen unterliegen der speciellen Genehmigung ralinspection.

Es ist nicht nöthig, daß auf dem ersten hinter der Locomotive en Wagen ein Zugbegleiter postirt ist, wenn sich dieser mit dem vführer mittelst einer entsprechenden Vorrichtung verständigen kann.

Der letzte Wagen eines jeden Zuges soll in der Regel ein mit igbegleiter besetzter Bremswagen sein.

rdieß muß er die nöthigen Vorrichtungen zum Anbringen der iebenen Signalmittel tragen.

Es ist jedoch gestattet, hinter dem letzten Bremswagen einen hne Bremse laufen zu lassen, wenn derselbe bei Nachtverkehr mit prechenden Signale versehen ist. (Siehe Abschnitt C, Punkt 32.) ergehende Erleichterungen unterliegen der speciellen Genehmigung ralinspection.

In gemischten Zügen und Güterzügen mit Personenbeförderung die zum Personentransporte bestimmten Wagen womöglich in der Hälfte des Zuges befinden, dürfen aber keinesfalls unmittelbar r Maschine eingereiht werden.

Verschiebung mit den Personenwagen in den Unterwegsstationen chst zu vermeiden.

Die Einreihung von Wagen mit Schalengußrädern unterliegt schränkung.

Die feuergefährlichen Stoffe, dann die ätzenden Flüssigkeiten zwar in Zügen mit Personenbeförderung transportirt werden, üssen die Wagen, in welche dieselben verladen sind, stets hinter Personentransporte dienenden Wagen eingestellt werden und zwar gegen das Ende des Zuges.

Langholz, welches vermöge seiner Länge nicht auf einen Wagen werden kann, darf vor den Personenwagen dann eingereiht werden, damit beladenen Wagen directe gekuppelt sind. Zur Trennung onenwagen von den Langholzwagen genügt ein Zwischenwagen, eder ein gedeckter oder ein solcher offener Wagen sein muß, dessen ide oder die Ladung höher reichen als das Langholz.

70 = 73—74 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

71. Die mit einem Zuge zu befördernden Locomotiven sind in der Regel unmittelbar hinter der Zugmaschine einzureihen, insofern nicht etwa die Tragfähigkeit der zu passirenden Brücken die Einreihung an anderer Stelle erforderlich macht.

Die Signalleine muß von der vordersten Maschine bis zum ersten Bremsposten reichen, wenn sich nicht der daselbst postirte Zugsbegleiter mittelst einer anderen Vorrichtung dem Maschinenführer verständlich machen kann.

72 = 76 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

73. Ein Schneepflug, der nicht zur Freimachung der Bahn dienen soll, ist hinter dem Signalwagen anzuhängen und vorzugsweise mit einem bei Tage verkehrenden Zuge zu befördern.

Abs. 2 = 77, Abs. 2, der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 12.

Anzahl und Vertheilung der Bremswagen.

74. In jedem Zuge müssen außer der Tenderbremse noch wenigstens so viele gut wirkende Bremsen vorhanden sein, daß

auf horizontaler Bahn und geringen Steigungen bis einschließlich 2‰ 1/12
bei größeren Steigungen als 2‰ bis einschließlich 3‰ . . . 1/10
auf größeren Steigungen als 3‰ bis einschließlich 5‰ . . . 1/8
auf größeren Steigungen als 5‰ bis einschließlich 10‰ . . 1/7
auf größeren Steigungen als 10‰ bis einschließlich 12·5‰ . 1/6
auf größeren Steigungen als 12·5‰ bis einschließlich 17‰ . 1/5
auf größeren Steigungen als 17‰ bis einschließlich 25‰ . . 1/4
und auf größeren Steigungen als 25‰ bis einschließlich 33‰ 1/2

der Bruttolast des Zuges auf gebremsten Achsen ruht.

Bei größeren Steigungen als 33‰ muß jedes Räderpaar bremsbar sein.

Bei besonderen an den Locomotiven angebrachten Vorrichtungen zum Bremsen ist eine Modification der vorstehenden Bremsscala zulässig, worüber jedoch der Generalinspection die Entscheidung zusteht.

75—77 = 80, 2. Abs., 81—82 der Verkehrsvorschr. f. Hauptbahnen.

78. Bremswagen, welche Stehplateaux ohne Schutzgeländer haben, oder welche mit feuergefährlichen Gütern (mit Ausnahme von Petroleum) beladen sind, dürfen nie mit Bremsern besetzt werden.

Bremswagen, welche mit Petroleum beladen sind, dürfen nur dann mit Bremsern besetzt werden, wenn sie eiserne Bremsklötze haben.

Artikel 13.

Kuppelung der Wagen.

79. Bei Wagen mit Schraubenkuppeln können die Nothketten entfallen.

Artikel 14.

Anzahl der Achsen und Belastung der Züge.

80. Die größte zulässige Achsenanzahl bei den Zügen auf den einzelnen Strecken wird von der Generalinspection festgesetzt und ist in den Belastungstabellen vorzuschreiben.

Artikel 15.

Beförderung von Personen mit Güterzügen.

81 = 86 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen mit folgender *Einschaltung* vor dem vorletzten Absatz:

und 5. Die zur Benützung der Lastzüge befugten Sicherheits-
nzorgane können im Conducteurwagen Platz nehmen, wenn beim
Personen- oder eingerichteter Mannschaftswagen oder kein leerer
en zur Unterbringung derselben vorhanden ist.

Artikel 16.

rüstung der Züge mit Signal- und Hilfsmitteln.

Bei jedem Zuge müssen die Signalmittel vorhanden sein, welche
ignalen an demselben und zum Geben der Signale seitens der
er erforderlich sind.
er Beigabe eines Rettungskastens bei den Zügen mit Personen-
g kann nur mit specieller Zustimmung des Handelsministeriums
werden.

III. Theil.

Ausführung des Verkehres.

Artikel 17.

irung des Personales über den Verkehr der Züge.

Die verkehrenden gewöhnlichen Züge werden dem Personale ein-
l als solche avisirt, die Erfordernißzüge, Separatzüge und Extra-
gegen entweder für eine bestimmte Zeit oder von Fall zu Fall.
em Extrafahrten auch ohne Avisirung des Personales vorgenom-
n können, so dürfen solche Fahrten nur mit besonderer Vorsicht
ıen werden. Hierauf ist das Zugspersonale besonders aufmerksam

lvisirung der Stationen erfolgt in der Regel schriftlich.
93 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.
Das Unterbleiben der ein- für allemal, sowie der von Fall zu
rten Züge muß den Stationen und dem Personale bekannt-
erden, welche den Zug zu erwarten hätten.
98 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 18.

Begleitdocumente der Züge.

9 = 99—101 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 19.

leitung, Berechtigung zur Fahrt auf der Locomotive.

Zur Bedienung der Locomotive durch den Führer allein ist die
ıng der Generalinspection einzuholen.
Jedem Zuge müssen mindestens so viele Begleiter beigegeben
ls zur Bedienung der laut Artikel 12 erforderlichen Anzahl
öthig sind.
Es ist zulässig, den Güterzügen nur einen Zugbegleiter beizu-
nn die Belastung des Zuges nach dem Bremsennormale nicht
ıte Bremsposten erfordert.
Personenzügen und bei jenen gemischten Zügen, in welchen die
agen am Schlusse *eingereiht* sind, ist die Beigabe nur eines
ers in jenen Fällen zulässig, wo eine Communication zwischen
und dem letzten Personenwagen möglich ist.

Dieser Zugbegleiter hat seinen Posten auf dem letzten Bremswagen zu nehmen.*) (Siehe auch Punkt 63.)

93—94 = 104—105 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 20.

Fahrgeschwindigkeit.

95. Die zulässige Maximalgeschwindigkeit wird für jede einzelne Localbahn (Secundärbahn, Vicinalbahn) durch das Handelsministerium festgesetzt.

96. Bei geschobenen Zügen, d. h. bei Zügen, an deren Spitze sich keine ziehende und an deren Ende sich die schiebende Maschine befindet, darf auf der currenten Bahn mit keiner größeren Geschwindigkeit als mit 15 Kilometer per Stunde gefahren werden.

Vor nicht mit Schranken abgeschlossenen Wegübersetzungen, wo die Aussicht behindert ist, muß eine derartige Geschwindigkeit eingehalten werden, daß der Zug auf eine Distanz von 100 Meter zum Stillstande gebracht werden kann.

Artikel 21.

Zeiträume für das Nachfolgen der Züge.

97—99 = 107—109 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 22.

Bedienung der Wechsel.

100. Unbewachte Wechsel in der currenten Bahn sind mit Sperrvorrichtungen zu versehen.

101—103 = 111—113 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 23.

Bestimmungen über das Befahren der Wechsel.

104 = 114 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 24.

Deckung der Stationen.

105. Ist die Einfahrt eines Zuges in eine Station nicht zulässig, so ist derselbe durch Haltsignale in angemessener Entfernung zum Stillstande zu bringen.

Artikel 25.

Ankunft und Aufenthalt der Züge in Stationen.

106—109 = 121—124 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 26.

Expedition der Züge.

110 = 125 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

111 = 126, Abs. 1 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

112. Bei Zügen mit Personenbeförderung wird das Signal, daß der Zug zur Abfahrt bereit ist, mit einer Glocke gegeben.

*) Eine mittelst der Laufbretter ermöglichte Communication zwischen dem ersten und dem letzten Personenwagen wird als ausreichend erkannt, um die Beigabe nur eines Zugbegleiters bei Personenzügen und bei jenen gemischten Zügen, in welchen die Personenwagen am Schlusse eingereiht sind, zu gestatten. (GJ. 30. Mai 1884, Z. 5638/II, CB. 1884:81.)

Bei Güterzügen gibt der Stationsbeamte dem Zugführer mündlich [n] Auftrag zur Abfahrt, worauf letzterer an den ersten hinter ihm postir[ten] Zugbegleiter durch den Zuruf „Abfahrt" die Anfrage richtet, ob die [Zu]gbegleiter zur Abfahrt bereit seien, und ist dieser Zuruf von den Zug[beg]leitern der Reihe nach bis zum Signalmanne fortzupflanzen.

Sobald der Zugführer, sowohl bei Personen- als bei Güterzügen, den [vo]m Signalmanne beginnenden und der Reihenfolge nach von sämmtlichen [Zu]gbegleitern wiederholten Ruf „Fertig" vernommen hat, gibt derselbe [da]s Abfahrtssignal und sodann der Maschinenführer mit der Dampfpfeife [da]s Zeichen, daß er die Locomotive in Gang setze.

113. Dem bei Zügen mit Personenbeförderung zu gebenden Signale, [da]ß der Zug zur Abfahrt bereit ist, muß das Signal „Einsteigen", und [zw]ar in einem nie mehr als fünf Minuten betragenden Zeitraume voraus[ge]hen.

Ist der Aufenthalt des Zuges mit fünf Minuten oder kürzer bestimmt, [so] ist das Signal „Einsteigen", sobald der Zug sichtbar wird, zu geben.

114. Das Signal, daß der Zug zur Abfahrt bereit ist, kann auch [du]rch das Zugspersonal gegeben werden.

115 = 130 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

116. Ein Separatzug, der in keiner Weise avisirt werden konnte, [d]arf, wenn durch die Witterungsverhältnisse die Fernsicht gestört ist, oder [w]enn ungünstige Umstände den sicheren Gang des Zuges in Frage stellen, [n]icht in Verkehr gesetzt werden.

Artikel 27.

Verhalten während der Fahrt.

117. Jeder Zugbegleiter, dem die Bedienung einer Bremse zu[g]ewiesen ist, hat stets in der Nähe derselben zu sein, um den etwa ge[g]ebenen Signalen unverzüglich entsprechen zu können. Bei Zügen mit [P]ersonenbeförderung ist dem mit der Billetmanipulation betrauten Zug[b]egleiter für die Zeit dieser Manipulation die Entfernung von der Bremse [g]estattet.

118—119 = 133 u. 134 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen [(s]tatt Punkt 93:104).

120. Vor den Abzweigungen haben die Maschinenführer das Ach[t]ungssignal ertönen zu lassen.

121. Bei der Annäherung an eine Station haben das Maschinen- [u]nd Zugbegleitungspersonale, insbesondere aber der Locomotivführer [u]nd Zugführer, ihre Aufmerksamkeit hauptsächlich auf allenfalls von der [S]tation gegebene Signale zu richten und ist vor der Einfahrt in die Sta[ti]on in allen Fällen das Achtungssignal mit der Dampfpfeife zu geben.

122. Das Anhalten der Züge an im Voraus bestimmten Punkten [a]uf der Strecke zum Zwecke des Ein- und Aussteigens von Reisenden und [d]er Aufnahme, respective Abgabe von Gepäck ist gestattet.

Ebenso können einzelne Wagen auf der Strecke behufs Ent- oder [B]eladung unter Beobachtung der erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen [z]urückgelassen und mit dem nächsten Zuge bis zur nächsten Station ge[sc]hoben werden.

123. Bei Wahrnehmung des Signales „Verbot der Einfahrt" sind [a]uf dem Zuge alle geeigneten Mittel anzuwenden, um denselben noch vor [d]em Signale zum Stillstande zu bringen, in welchem der Zug solange [z]u verharren hat, bis das Signal „Freie Fahrt" erscheint, oder in anderer [u]nzweideutiger Weise die Erlaubniß zur Weiterfahrt von maßgebender [S]eite ertheilt wird.

124. Wird *ein Distanzsignal* zur Beleuchtungszeit unbeleuchtet an*[ge]troffen, so ist der Zug bei demselben* anzuhalten.

Die Weiterfahrt in die Station ist in diesem Falle, jedoch nur unter der äußersten Vorsicht, dann gestattet, wenn die Ueberzeugung gewonnen wurde, daß das Distanzsignal auf „Erlaubte Einfahrt" steht.

125 = 139 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

126. Erscheint es dem Maschinen- oder Zugführer aus besonderen Gründen unzulässig, auf das ihm geöffnete Geleise einzufahren, so muß der Zug angehalten und die Erlaubniß zur geänderten Einfahrt von der Station eingeholt werden.

127 = 141 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 28.

Vorgang bei langsamer Fahrt, Aufhalten auf der Strecke, Weiterfahrt oder Zurückschieben der Züge.

128—129 = 142—143 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

130. Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache auf der Strecke anhält, so ist ohne allen Verzug die Deckung desselben, und zwar vor Allem nach rückwärts, vorzunehmen.

Diese Deckung ist den Verkehrs- und localen Verhältnissen der Bahn anzupassen.

131—133 = 148—150 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

134. Wenn ein Zug zurückschieben soll, so muß dem zurückschiebenden Zuge ein mit den nöthigen Signalmitteln versehener Bote in einer stets einzuhaltenden Distanz von 300 Meter vorausgehen.

Vor dem Zurückschieben sind, wenn nicht Gefahr im Verzuge ist, die Signale für die Spitze und das Ende des Zuges entsprechend zu ändern.

135. Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache seine vorgeschriebene Fahrzeit nicht einzuhalten im Stande ist und zu befürchten steht, daß er von einem nachfolgenden Zuge eingeholt werden könnte, so ist der Zug rechtzeitig anzuhalten und entsprechend zu decken.

136. Wenn ein solcher langsam fahrender Zug die nächste Station nicht spätestens fünf Minuten vor der frühesten Abfahrtszeit eines Vorranggegenzuges von dort erreichen kann, so ist, falls nicht eine klare anderweitige Vereinbarung mit der nächsten Station getroffen wurde, der Zug eben zu dieser Zeit anzuhalten, demselben ein mit den nöthigen Signalmitteln ausgerüsteter, verläßlicher Bote in der Entfernung von 300 Meter vorauszusenden, welchem unter steter Einhaltung dieser Entfernung mit Vorsicht nachzufahren ist.

Artikel 29.

Ueberwachung des Zugverkehrs durch die Streckenwächter.

137. Die Bahn ist an Tagen, an welchen ein Zug verkehrt, wenigstens einmal zu untersuchen.

138. Wenn ein Wächter die Ankunft der Züge auf einem bestimmten Punkte erwarten muß, so hat er sich derart aufzustellen, daß er vom Zugs- und Maschinenpersonale unzweifelhaft gesehen werden kann.

139. Wegübersetzungen, welche mit Schranken versehen sind, müssen spätestens fünf Minuten vor dem Eintreffen eines Zuges geschlossen werden.

139, Abs. 2 = 156, Abs. 3 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

140. Der Wächter hat das Haltsignal zu geben:

a) wenn die Unfahrbarkeit der Bahn oder ein anderes Hinderniß die Weiterfahrt gefährdet oder hemmt;

b) wenn das Zugspersonale das Haltsignal gibt;

c) wenn an dem Zuge selbst etwas bemerkt wird, wodurch die Weiterfahrt gefährdet würde;

d) wenn eine Bahnstelle derart schadhaft ist, daß sie nur mit äußerster Vorsicht befahren werden kann, worüber der angehaltene Zug zu verständigen ist.

141. Die Langsamfahrsignale sind anzuwenden:

a) wenn der Zustand der Bahn, schlechte Oberbaustellen, Objecte oder andere Ursachen es unzulässig machen, mit der gewöhnlichen Geschwindigkeit zu fahren (siehe auch Punkt 140, d);

b) wenn das Zugspersonale das Langsamfahrsignal gibt.

142. Das Markiren mangelhafter Bahnstellen hat in der Weise zu geschehen, daß mindestens 200 Meter vor der betreffenden Stelle beiderseits eine Handsignalscheibe mit der rothen Fläche auswärts und mit der weißen Fläche gegen die schadhafte Stelle aufgesteckt wird.

Artikel 30.

Fahrten auf dem Doppelgeleise.

(Entfällt derzeit.)

Artikel 31.

Allein verkehrende Maschinen.

143 = 165 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 32.

Bedingungen und Vorschriften für das Nachschieben der Züge.

144. Züge, denen nachgeschoben wird, dürfen Wagen, welche derart beladen oder miteinander verbunden sind, daß sich die Puffer nicht berühren können, nicht enthalten.

Leere Wagen sind thunlichst weit von der Schiebemaschine einzureihen, damit selbe vorwiegend gezogen werden.

Das Anhängen von Wagen hinter der Schiebemaschine ist unzulässig.

145—149 = 168—172 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 33.

Vorgang und besondere Vorsichtsmaßregeln bei Expedition verspäteter Züge.

150 = 173 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

151. Aufträge und Mittheilungen an das Maschinen- und Zugbegleitungspersonale, welche auf den Verkehr des Zuges von Einfluß sein könnten, sind nicht bloß mündlich zu geben, sondern auch in den Stundenpaß einzutragen.

152—153 = 175—176 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Nur wenn eine zweifellos sichere Verständigung möglich ist, darf unter Umständen von diesem Grundsatze abgewichen werden.

154. Bezüglich der Regelung der Zugkreuzungen hat Nachfolgendes zu gelten:

154 a, b = 177 a, b der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

155. Damit eine Station rechtzeitig in Kenntniß wichtiger, auf die Verkehrsdispositionen Einfluß habender Nachrichten gelange, darf ein Zug, der nach Ankunft eines Gegenzuges eine Station zu verlassen hat, nicht früher expedirt werden, als bis der Beamte in den Stundenpaß des angekommenen Zuges Einsicht genommen hat.

Bei möglicher telegraphischer Verständigung kann diese Bestimmung entfallen.

156—157 = 179—180 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 34.

Arbeitszüge (Materialzüge).

158—160 = 181—183 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 35.

Hilfsfahrten.

161. Vom Liegenbleiben eines Zuges muß die nächste Station mittelst Boten verständigt werden, welche dann die geeigneten Mittel zur Fortschaffung des Zuges zu ergreifen hat.

162 = 155 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

163. Wenn ein im Verkehre gestörter Zug noch vor dem Eintreffen der bereits verlangten Hilfsmaschine, sei es durch seine eigene Maschine, sei es durch einen nachfahrenden Zug, wieder in Gang gebracht werden könnte, so darf die Fahrt angetreten werden, wenn dem Zuge ein mit den nöthigen Signalmitteln versehener Bote auf die stets einzuhaltende Entfernung von 300 Meter vorangeht.

Artikel 36.

Bahnwagen und Draisinenfahrten.

164—166 = 187—189 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Außerdem muß der Bahnwagen mindestens mit einer Handsignalscheibe oder -Fahne und, falls die Fahrt nicht zuverlässig bei Tag beendet wird, auch mit Laternen ausgerüstet sein, damit das den Signalen an den Zügen entsprechende Licht nach vorne und rückwärts gleichzeitig gegeben werden kann.

167. Der Bahnwagen muß mindestens 15 Minuten vor dem voraussichtlichen Eintreffen eines zu erwartenden Zuges das von diesem zu befahrende Geleise verlassen haben und mindestens 1·25 Meter vom nächstgelegenen Schienenstrange dieses Geleises deponirt werden.

168—169 = 191—192 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

170. Wenn ein Bahnwagen auf der Strecke durch länger als zehn Minuten anhalten oder mehrere Bewegungen hin und her unternehmen soll, so ist derselbe als Bahnhinderniß zu signalisiren.

171. Bahnwagen dürfen nach vollendeter Fahrt oder nach Schluß der Arbeit nur dann auf der Strecke verbleiben, wenn dieselben sicher deponirt werden können.

172 = 195 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 37.

Geleisesperre.

173 = 196 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 38.

Bahnunfälle und außerordentliche Ereignisse.

174 = 197 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 39.

Schneepflugfahrten. Glatteis.

175. Das Vorausschieben eines Schneepfluges zum Fortschaffen des Schnees ist in unmittelbarer Verbindung mit Zügen, mittelst welcher Personen befördert werden, nicht gestattet.

176 = 200 der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen.

Artikel 40.

zang, wenn sich Wagen vom Zuge trennen.

m sich während der Fahrt Wagen von einem Zuge trennen, f dem abgerissenen Zugtheile befindliche Personal sofort die :hen und das Signal „Zug zerrissen" dem Locomotiv=

gnal ist auch von den übrigen Zugbegleitern, sowie vom en Wächterpersonale zu geben, sobald entweder die Tren= :r das anderwärts gegebene Signal „Zug zerrissen" wahr= d.

votivführer hat hierauf das den Neigungsverhältnissen Ent= veranlassen, das Zugbegleitungspersonal jedoch genau nach notivführer gegebenen Signalen vorzugehen.

Abschnitt B.

Transportsdienst.

Artikel 41.

förderung von Personen und Reisegepäck.

Wagenclassen, welche den Personen führenden Zügen bei= werden für jede einzelne Bahn vom Handelsministerium

aencoupés sind in der Regel nicht erforderlich. Ausnahmen bleibt dem Handelsministerium vorbehalten.

in einem Zuge nur Ein Coupé einer Wagenclasse vor= rf, wenn dieß bei der I. und II. Classe eintritt, in dem)upé nur unter Zustimmung aller in demselben Mitreisen= oerden, was durch geeignete Affichen in den Waggons be= : ist.

andensein nur Eines Coupés III. Classe ist dagegen das :sem Coupé zuzulassen.

iich dagegen in einem Zuge mehrere geschlossene Coupés asse, so ist stets eines dieser Coupés als Coupé für Nicht= :reffenden Wagenclasse zu bestimmen.

die Haltestellen auf offener Bahn entfällt die Verpflichtung ; einer Wartelocalität. (Siehe Punkt 122 des Abschnittes A,)

Ausgabe von Billets durch den Conducteur ist zulässig, ie im §. 14 al. 3 des Betriebsreglements normirte Er= :hrpreises um 50 kr. zu entfallen hat. Auch kann die Fahr= einer in der Nähe der Haltestellen ansässigen geeigneten :gen werden.

die Aufnahme von Reisegepäck im Allgemeinen sind Aus= :n Bestimmungen des Betriebsreglements von der ausdrück= gung des Handelsministeriums abhängig.

: den Haltestellen auf offener Bahn wird in der Regel nur ördert.

:doch ausnahmsweise auch andere Colli zur Beförderung io gelten nachstehende Bestimmungen:

attet, den *Gepäcktarif* nicht nach dem Gewichte, sondern per *Transportstrecke zu* stellen. Die Gebühreneinhebung kann

auf die Bestimmungsstation verwiesen werden, falls nicht eine spätere Expedirung in einer Zwischenstation als zulässig erkannt wird.

b) Die Ausgabe von Gepäckscheinen kann im Verkehre von einer derartigen Haltestelle nicht gefordert werden, desgleichen auch nicht die Abfertigung von Reisegepäck nach einer anderen derartigen Haltestelle oder nach Stationen einer Anschlußbahn.

c) Bei Verlust eines solchen Gepäcksstückes haftet die Bahnanstalt bis zum Maximalbetrage von 50 Gulden per Collo; die Partei ist jedoch zur legalen Nachweisung des Werthes verpflichtet.

d) In Beschädigungsfällen ist der Umfang der Beschädigung zu constatiren und der Ersatz im Verhältnisse derselben nach der Maximalentschädigung für Verlust zu bestimmen.

e) Eine Werthversicherung bei solchen Gepäckscollien ist nicht zulässig.

f) Ebenso ist eine Declaration des Interesses der rechtzeitigen Lieferung nicht statthaft und fallen auch die Haftungsbestimmungen des Betriebsreglements betreffs Versäumung der Lieferzeit bei solchem Gepäcke weg.

g) Die Aufnahme kleinerer lebender Thiere kann in den Haltestellen nur dann stattfinden, wenn diese Thiere in Käfigen (Steigen, Körben x.) oder in einem solchen Zustande, der das Entlaufen verhindert, als Gepäck aufgegeben werden.

185. Die Haftpflicht der Eisenbahn für den Gepäcksverkehr nach derlei Haltestellen ist in der Weise beschränkt, daß die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht sofort nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungshaltestelle abgefordert wird.

Artikel 42.

Beförderung von Eilgütern und Frachten.

186. Zur Aufnahme, beziehungsweise Ablieferung von Eil- und Frachtgütern in Haltestellen auf offener Bahn sind die Eisenbahnen nicht verpflichtet.

Werden jedoch bei solchen Haltestellen oder anderen Punkten auf offener Bahn Eil- und Frachtgüter regelmäßig aufgenommen oder ausgefolgt, so ist die Anzeige an das Handelsministerium zu erstatten.

187. In einem solchen Falle können die Lieferfristen für Eil- und Frachtgüter nach Maßgabe der Verkehrsverhältnisse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde verlängert werden.

188. Die Enthebung von der Verpflichtung zur Beförderung explodirbarer Güter erfolgt durch das Handelsministerium.

189. Es bleibt dem Handelsministerium vorbehalten, für den Uebergangsverkehr auf Anschlußbahnen Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen zuzugestehen.

190. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Betriebsreglements.

Abschnitt C.

Signalordnung.

I. Durchlaufende Linienſignale mittelst der elektrischen Glockenschlagwerke.

1—11*) nicht obligatorisch.

---

*) Die Signalnummern entsprechen den Signalnummern der Signalordnung für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns.

II. Signale des Streckenpersonales.

a. „Halt."

Bei Tag.

2. Schwingen der entfalteten Signalfahne oder irgend eines anderen tandes gegen den Zug.

Bei Dunkelheit.

othes Licht der Signallaterne dem Zuge entgegen oder Schwingen anderen Lichtes gegen den Zug.

Bei Tag.

3. Einstecken der Signalscheibe in die Mitte des Geleises, die rothe dem Zuge entgegen.

Bei Dunkelheit.

stellen der Signallaterne in die Mitte des Geleises oder neben dem-as rothe Licht dem Zuge entgegen.

14 (entfällt).

ie Haltesignale sind wenigstens 300 Meter vor jener Stelle, wo n werden soll, zu geben, überdieß sollen die sichtbaren Signale lich auf eine Entfernung von 200 Meter vom Zuge aus wahr-ar sein.

b. „Langsam."

Bei Tag.

5. Ruhiges Halten der zusammengefalteten Signalfahne oder irgend anderen Gegenstandes mit schräg nach abwärts geneigtem Arme, uhiges Halten der Signalscheibe, die rothe Fläche dem Zuge zu-det.

Bei Dunkelheit.

rünes Licht der Signallaterne dem Zuge zugewendet.

Bei Tag.

6. Einstecken der Signalscheibe in das Banquette, die rothe Fläche uge zugewendet.

Bei Dunkelheit.

ufstellen der Signallaterne auf das Banquette, grünes Licht gegen ug.

ie Langsam-Fahrsignale sind wenigstens 200 Meter vor jener Stelle en, welche langsam zu befahren ist, und sollen dieselben womöglich ne Entfernung von 100 Meter vom Zuge aus sichtbar sein.

c. „Freie Fahrt."

17. Wenn keine Signale gegeben werden.

d. „Zug zerrissen."

Bei Tag.

8. Senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne oder anderen Gegenstandes.

Bei Dunkelheit.

enkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit dem en Lichte.

ieses Signal *hat ausschließlich* nur auf der Strecke die Bedeutung *zerrissen".*

III. Feststehende Signale.

a. Distanzsignale von den Stationen und Bahnabzweig
(Insoferne dieselben speciell vorgeschrieben werden.)

19. Verbot der Einfahrt.

Bei Tag.

Die rothe Fläche der Scheibe dem aufzuhaltenden Zuge zug oder der Arm des Signalmastes nach rechts in der Richtung der wagrecht gestellt.

Bei Dunkelheit.

Rothes Licht dem aufzuhaltenden Zuge entgegen und als G gegen die Station oder Abzweigung weißes Licht.

20. Erlaubte Einfahrt.

Bei Tag.

Die Fläche der Scheibe dem Geleise zugewendet, oder der A Signalmastes rechts in der Richtung der Fahrt schräg unter einem von 45° nach aufwärts gestellt.

Bei Dunkelheit.

Grünes Licht dem einfahrenden Zuge entgegen und als G gegen die Station oder Abzweigung ebenfalls grünes Licht.

Die Distanzsignale sind mit elektrischen Control-Klingelwerk sehen, welche während der Stellung auf „Verbot der Einfahrt" Das bei Dunkelheit unbeleuchtet angetroffene Distanzsignal „Haltsignal" zu gelten.

b. Mastsignale auf der Strecke.

21, 22, 23 (entfallen).

c. Weichensignale.

24, 25 (entfallen).

d. Signale am Wasserkrahn.

26. Wenn die Querstellung des Auslaufsrohres für den ein Hinderniß bietet, zeigt die Krahnlaterne bei Dunkelheiten nac Fahrrichtungen rothes Licht.

e. Signale mit der Glocke.

27. „Abfahrt erfolgt bald."

(Entfällt.)

28. „Einsteigen."

Kurzes Läuten, dem zwei Einzelnschläge folgen.

29. „Abfahrt."

Kurzes Läuten, dem drei Einzelnschläge folgen.

30. „Widerruf der Abfahrt."

(„Halt.")

Fortgesetztes rasches Läuten.

)as Stationspersonale hat außerdem nach Erforderniß dieselben Sig-
anzuwenden, wie das Streckenpersonale.

IV. Signale am Zuge.

31. Kennzeichen der Spitze des Zuges.

Bei Tag.

fein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

:ine weißleuchtende Reflectorlaterne vorne an der Locomotive, welche
infahrt in die Anschlußstation der Hauptbahn rothes Licht zu er-
hat.

Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlußsignal).

Bei Tag.

(Entfällt.)

Bei Dunkelheit.

:ine zweischeinige Laterne an der oberen Ecke des letzten Brems-
:s auf der Führerseite mit weißem Lichte nach vorne und rothem
nach rückwärts; ferner eine nach rückwärts roth leuchtende Laterne
r Rückwand des letzten Wagens.

chlußsignal für einen in gleicher Richtung nachfolgenden außergewöhnlichen Zug.

Bei Tag.

:ine Scheibe an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

ie obere Laterne des Schlußsignales zeigt grünes Licht nach rück-

Schlußsignal für einen in entgegengesetzter Richtung fahrenden außergewöhnlichen Zug.

Bei Tag.

wei Scheiben an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

ie obere Laterne des Schlußsignales zeigt weißes Licht nach rück-

35. Signal an einer Nachschiebe-Locomotive.

Bei Tag.

in besonderes Zeichen.

Bei Dunkelheit.

ine weißleuchtende Reflectorlampe vorne an der Locomotive; rück-
eine Laterne mit rothem Lichte.
)ie für einen Zug giltigen Signale finden auch auf einzeln fahrende
otiven Anwendung.

36. Signale für die Rangirmaschinen.

für die *Rangschirmaschinen gelten* bezüglich der Ausrüstung mit
bei Dunkelheit die Bestimmungen sub Nr. 35.

V. Signale des Zugspersonales.

a. Signale des Locomotivpersonales „mit der Dampfpfeife".

37. „Achtung."

Ein mäßig langer Pfiff.

38. „Bremsen fest."

Mehrere kurze Pfiffe, schnell hintereinander.

39. „Bremsen los."

Ein langer Pfiff, dem zwei kurze folgen.

40. „Ruf zur Herbeiziehung des Personales".

Mehrere gedehnte, abwechselnd hohe und niedere Töne.

41. „Weiterfahrt eines auf der Strecke angehaltenen Pers zuges."

Das Signal „Achtung" als Aufforderung zum Einsteigen, dasselbe Signal dreimal wiederholt, als Zeichen der Abfahrt.

b. Signale des Zugbegleitungspersonales „mittelst des Hornes, der Mundpfeife oder der Zuglei

42. „Abfahrt."

Langer Ton mit dem Horne oder mit der Mundpfeife.

43. „Halt."

Mehrere kurze Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, dem Schwingen der Signalfahne, beziehungsweise der Laterne.

44. „Langsam."

Mehrere lange Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, dem das Signal „Langsam" des Streckenpersonales mit der Fah ziehungsweise der Laterne.

45. „Zug zerrissen."

Abwechselnd lange und kurze Töne mit dem Horne oder m Mundpfeife, nebstdem das Signal „Zug zerrissen" des Stre sonales mit der Fahne, beziehungsweise der Laterne.

46. „Achtung."

Anziehen der Signalleine, wodurch die Dampfpfeife in Th gesetzt wird.

erdem hat das Zugspersonale nach Erforderniß dieselben E en wie das Streckenpersonale.

VI. Rangirsignale.

47. „Vorwärts."

(Rauchfang der Locomotive voraus.)

langer Ton mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

rechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

rechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit weißem

48. „Rückwärts."

(Tender der Locomotive voraus.)

kurze Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

rechte Bewegung der Signalfahne hin und her.

Bei Dunkelheit.

rechte Bewegung der Signallaterne mit weißem Lichte hin

49. „Langsam."

rere lange Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

für das Streckenpersonale vorgeschriebene Langsam-Fahrsignal Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

halten der Signallaterne mit dem weißen Lichte, oder Entgegen-s grünen Lichtes.

50. „Halt."

rere kurze Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

ingen der entfalteten Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

ingen der Signallaterne mit weißem oder farbigem Lichte.

Abschnitt D.

Anhang.

e eine Localbahn (Secundärbahn, Vicinalbahn u. dgl.) voll-ausgerüstet und wie z. B. mit Sprechtelegraphen, Glockenleitung, nalen, Wechselkörpern versehen sein, so haben auf derselben alle gen Bestimmungen der *Signalordnung* und der Grundzüge der *en für den Verkehrsdienst auf* Eisenbahnen mit normalem Be-*wendung zu finden.*

IV. Grundzüge der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportdienstes bei Secundär- (Omnibus-) Zügen auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe. (H.M. 1. April 1885, Z. 10816.)

Für den Verkehr der Secundär- (Omnibus-) Züge, d. h. solcher reiner Personenzüge, welche auf Bahnen mit normalem Betriebe im Interesse des Localverkehres außer den gewöhnlichen Personen- oder Schnellzügen verkehren, werden gegenüber den Bestimmungen der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe folgende abweichende Bestimmungen festgesetzt:

§. I. Zusammenstellung der Züge.

1. Die Zugsmaschine soll sich in der Regel an der Spitze des Zuges befinden und kann sowohl in normaler, als auch in verkehrter Stellung verwendet werden.

2. Die Einschaltung eines Sicherheitswagens zwischen Maschine, bezw. Tender und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen ist bei Secundär- (Omnibus-) Zügen nicht erforderlich:

a) auf Strecken mit Steigungen bis inclusive 10 pro mille, wenn der Zug aus nicht mehr als 10 Achsen besteht;

b) bei größeren Steigungen, wenn der Zug aus nicht mehr als 8 Achsen besteht.

Weitergehende Erleichterungen sind der speciellen Genehmigung der Generalinspection vorbehalten.

3. Es ist nicht nöthig, daß auf dem ersten hinter der Locomotive befindlichen Wagen ein Zugsbegleiter postirt sei, wenn sich dieser mit dem Locomotivführer mittelst einer entsprechenden Vorrichtung verständigen kann.

4. Der letzte Wagen eines jeden Zuges soll in der Regel ein mit einem Zugsbegleiter besetzter Bremswagen sein.

Es ist jedoch gestattet, hinter dem letzten Bremswagen einen Wagen ohne Bremse laufen zu lassen, wenn derselbe bei Nachtverkehr mit den entsprechenden Signale versehen ist.

Im Falle, daß zum Transporte von Gepäck oder Eilgütern ein Wagen eigens zum Zuge beigegeben wird, kann dieser Wagen auch am Ende des Zuges eingereiht werden.

§. II. Anzahl der Bremswagen.

5. Für die Secundär- (Omnibus-) Züge ist jene Bremsvorschrift maßgebend, welche im Punkte 79 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe hinsichtlich der Lastzüge festgestellt ist.

Bei besonderen, an den Locomotiven angebrachten Vorrichtungen zum Bremsen ist eine Modification dieser Bremsscala zulässig, worüber jedoch die Entscheidung der Generalinspection zusteht.

Wird eine solche Bremsvorrichtung während der Fahrt untauglich, so darf der Secundär- (Omnibus-) Zug seine Fahrt so lange nur mit einer Maximalgeschwindigkeit von 15 Kilometer per Stunde fortsetzen, bis die *normale* Besetzung der Spindelbremsen erfolgt.

6. Die größte zulässige Achsenzahl, bei welcher die sub 5 erwähnte Erleichterung Anwendung findet, wird von der Generalinspection festgesetzt.

§. III. Zugspersonale.

7. Zur Bedienung der Locomotive durch den Locomotivführer allein
t die Genehmigung der Generalinspection einzuholen.
8. Es ist zulässig, den Secundär- (Omnibus-) Zügen nur einen Zugs-
:gleiter beizugeben, wenn die Belastung des Zuges nach dem Brems-
rmale nicht mehr besetzte Bremsposten erfordert, und eine Communi-
ition zwischen dem ersten und letzten Wagen möglich ist. Dieser
ugsbegleiter hat seinen Posten auf dem letzten Bremswagen zu nehmen.
9. Die Signalleine muß von der Maschine bis zum ersten Brems-
sten reichen, wenn sich nicht der daselbst postirte Zugsbegleiter mittelst
ner anderen Vorrichtung dem Maschinenführer verständlich machen kann.

§. IV. Fahrgeschwindigkeit.

10. Die zulässige Maximalgeschwindigkeit der Secundärzüge wird für
de Bahn, eventuell für einzelne Strecken derselben, den Streckenverhält-
issen und der Construction der Fahrbetriebsmittel entsprechend, durch die
eneralinspection festgesetzt.
Bei geschobenen Zügen, d. h. bei Zügen, an deren Spitze sich keine
:ehende, und an deren Ende sich die schiebende Maschine befindet, darf
uf der currenten Bahn mit keiner größeren Geschwindigkeit als mit
5 Kilometer per Stunde gefahren werden.

§. V. Verhalten während der Fahrt.

11. Jeder Zugsbegleiter, dem die Bedienung einer Bremse zugewiesen
t, hat stets in der Nähe derselben zu sein, um den etwa gegebenen Sig-
alen unverzüglich entsprechen zu können.
Dem, mit der Billetmanipulation betrauten Zugsbegleiter ist für die
eit dieser Manipulation die Entfernung von der Bremse gestattet.

§. VI. Anhalten bei Haltepunkten auf offener Bahn.

12. Das Anhalten der Züge an im Voraus bestimmten Punkten
uf der Strecke zum Zwecke des Ein- und Aussteigens von Reisenden und
er Aufnahme, resp. Abgabe von Gepäck ist gestattet.
Das Anhalten kann auch bedingungsweise geschehen, doch müssen
lche Haltepunkte ebenfalls in der Fahrordnung entsprechend bezeich-
et und während des Zugsverkehres mit einem Aufsichtsorgane besetzt
erden.
13. Das Signal zur Abfahrt kann auch ohne Anwendung einer Glocke
urch das Zugspersonale gegeben werden.

§. VII. Transportdienst.

14. Es ist nicht erforderlich, zu Secundär- (Omnibus-) Zügen
oupés I. Classe beizugeben; Damencoupés sind in der Regel nicht er-
rderlich. Ausnahmen zu bestimmen, bleibt dem Ressortministerium vor-
ehalten.
Ist in einem Zuge nur Ein Coupé einer Wagenclasse vorhanden, so
arf, wenn dies bei der I. und II. Classe eintritt, in dem betreffenden
oupé nur unter Zustimmung aller in demselben Mitreisenden geraucht
erden, was durch geeignete Affichen in den Waggons bekannt zu
eben ist.
Bei Vorhandensein nur Eines Coupés III. Classe ist dagegen das
auchen in diesem Coupé zuzulassen.

Befinden sich dagegen in einem Zuge mehrere geschlossene Coupés einer Wagenclasse, so ist stets eines dieser Coupés als Coupé für Nichtraucher der betreffenden Wagenclasse zu bestimmen.

15. Die Ausgabe von Billets durch den Conducteur ist zulässig, wobei jedoch die im §. 14 alinea 3 des Betriebsreglements normirte Erhöhung des Fahrpreises um 50 Kreuzer zu entfallen hat.

Auch kann die Fahrkartenausgabe einer in der Nähe der Haltepunkte auf offener Bahn ansässigen geeigneten Person übertragen werden.

16. Von den Haltepunkten auf offener Bahn wird in der Regel nur Handgepäck befördert. Werden jedoch ausnahmsweise auch andere Colli zur Beförderung angenommen, so gelten nachstehende Bestimmungen:

a) Es ist gestattet, den Gepäckstarif nicht nach dem Gewichte, sondern per Stück und Transportstrecke zu stellen.

Die Gebühreneinhebung kann auf die Bestimmungsstation verwiesen werden, falls nicht eine spätere Expedirung in einer Zwischenstation als zulässig erkannt wird.

b) Die Ausgabe von Gepäcksscheinen kann im Verkehre von einem derartigen Haltepunkte nicht gefordert werden, desgleichen auch nicht die Abfertigung von Reisegepäck nach einem anderen derartigen Haltepunkte oder nach Stationen einer Anschlußbahn.

An Stelle der vorschriftsmäßigen Gepäcksscheine können Gepäcksbillets oder Gepäcksnummern ausgegeben werden.

c) Bei Verlust eines solches Gepäcksstückes haftet die Bahnanstalt bis zum Maximalbetrage von 50 Gulden per Collo; die Partei ist jedoch zur legalen Nachweisung des Werthes verpflichtet.

d) In Beschädigungsfällen ist der Umfang der Beschädigung zu constatiren und der Ersatz im Verhältnisse derselben nach der Maximalentschädigung für Verlust zu bestimmen.

e) Eine Werthversicherung bei solchen Gepäckscolli ist nicht zulässig.

f) Ebenso ist eine Declaration des Interesse der rechtzeitigen Lieferung nicht statthaft und fallen auch die Haftungsbestimmungen des Betriebsreglements betreffs Versäumung der Lieferzeit bei solchem Gepäcke weg.

g) Die Aufnahme kleinerer lebender Thiere kann in den Haltepunkten nur dann stattfinden, wenn diese Thiere in Käfigen (Steigen, Körben 2c.) oder in einem solchen Zustande, der das Entlaufen verhindert, als Gepäck aufgegeben werden.

17. Die Haftpflicht der Eisenbahn für den Gepäcksverkehr nach Haltepunkten auf offener Bahn ist in der Weise beschränkt, daß die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht sofort nach Ankunft des Zuges auf dem Bestimmungshaltepunkte abgefordert wird.

18. Die Mitnahme von einzelnen Güterwagen ist nur dann gestattet, wenn dadurch in den Zwischenstationen keine Verschiebungen nothwendig werden und die festgesetzte Fahrordnung des Secundär- (Omnibus-) Zuges nicht alterirt wird.

§. VIII. Schlußbemerkung.

19. Die Vorschriften der §§. I—V gelten im Allgemeinen nur für solche Secundär- (Omnibus-) Züge, welche mit keiner größeren Maximalgeschwindigkeit als 30 Kilometer per Stunde verkehren. Die Festsetzung der Vorschriften für den Verkehr von Secundär- (Omnibus-) Zügen, welche mit einer größeren Maximalgeschwindigkeit verkehren, bleibt von Fall zu Fall dem Ressortministerium vorbehalten.

Neunter Abschnitt.

Betriebsreglement,

gilltig für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern kommen vom 1. Juli 1874 ab auf sämmtlichen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie gleichzeitig auf den Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone, im Local- und Verbandverkehre, sowie im Verkehre von Bahn zu Bahn zur Anwendung.*)

Specialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahnverbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruche stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

---

*) Die in den Verordnungen des Handelsministeriums v. 25. Juli 1877, RGB. Nr. 69 (I. Nachtrag), vom 20. März 1878, RGB. Nr. 21 (II. Nachtrag), vom 30. April 1878, RGB. Nr. 38 (III. Nachtrag), vom 1. November 1879, RGB. Nr. 127 (IV. Nachtrag), vom 1. Juli 1880, RGB. Nr. 78 (V. Nachtrag), vom 15. September 1881, RGB. Nr. 100 (VI. Nachtrag), vom 1. Mai 1883, RGB. Nr. 52 (VII. Nachtrag), vom 1. Juli 1884, RGB, Nr. 106 (VIII. Nachtrag), und vom 1. September 1885, RGB. Nr. 2 (IX. Nachtrag) *eingeführten Abänderungen und Ergänzungen des Betriebsreglements sind in den nachfolgenden Text aufgenommen.*

Verordnung des Handelsministers vom 10. Juni 1874, RGB. Nr. 75,

betreffend die Einführung eines neuen Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Auf Grund des Artikels VIII des Gesetzes vom 24. December 1867, RGB. Nr. 4 vom Jahre 1868, hat das nachstehende Betriebsreglement auf sämmtlichen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 1. Juli 1874 ab in Wirksamkeit zu treten.

Mit demselben Tage wird das mittelst Verordnung vom 1. Juli 1872, RGB. Nr. 90, eingeführte Betriebsreglement außer Kraft gesetzt.

Die derzeit giltigen Frachtbriefformulare sind bis Ende December 1874 zuzulassen. Vom 1. Jänner 1875 ab haben aber ausschließlich nur die im nachstehenden Betriebsreglement vorgeschriebenen Formulare in Anwendung zu kommen.

Der königlich ungarische Communicationsminister, mit welchem ich dießfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Das Reichs-Kriegsministerium hat sich laut Note vom 11. December 1882, Abthl. 5, Nr. 5517, veranlaßt gesehen, zu den Bestimmungen des seit Eröffnung der Theilstrecke Zenica-Sarajewo bei der Bosnabahn in Wirksamkeit stehenden, für Oesterreich-Ungarn geltenden Betriebsreglements, nachfolgende Aenderungen zu genehmigen:

ad §§. 12 und 22. Die Bestimmungen bezüglich der „Damen-“ und „Nicht-Rauch-Coupés haben zu entfallen, da die Reservirung derartiger Coupés bei der beschränkten Zahl neuer Personenwagen bei der Bosnabahn unthunlich ist, doch wird nach Thunlichkeit für solche Coupés gesorgt werden.

ad §. 57. Wegen der geringen Fahrgeschwindigkeit der Züge und der beschränkten Betriebsmittel der Bosnabahn wurde die Erstreckung der Transportfristen
für Eilgüter für je auch nur angefangene 225 km auf zwei Tage,
für Frachtgüter für je auch nur angefangene 225 km auf vier Tage
bewilligt.

ad §. 67, Punkt 8. Der Percentsatz für nicht zu vergütende Gewichtsmängel bei nassen Gütern oder solchen Artikeln, welche denselben gleich behandelt werden, wird von zwei auf drei Percent erhöht, weil die Frachten zumeist aus freiem Lager zur Aufgabe gelangen. (HM. 15. December 1882, Z. 41428, CB. 1882 : 147.)

I. Allgemeine Bestimmungen.

Pflichten des Dienstpersonales.

§. 1. Das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal
u einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen
ehmen gegen das Publikum, sowie ferner verpflichtet, sich
rhalb der ihm angewiesenen Dienstgrenzen gefällig zu
gen.

Dasselbe hat die ordnungsmäßigen Dienstleistungen un-
eltlich zu verrichten; es ist ihm strenge untersagt, für
e vom Publikum ein Geschenk anzunehmen.

Dem Dienstpersonale ist das Rauchen während des dienst-
n Verkehrs mit dem Publikum verboten.

Rechte des Dienstpersonales.

§. 2. Den dienstlichen Anordnungen des in Uniform
dlichen oder mit Dienstabzeichen oder mit einer Legiti-
on versehenen Dienstpersonales ist das Publikum Folge
eisten verbunden.

Entscheidung von Streitigkeiten.

§. 3. Streitigkeiten zwischen dem Publikum und dem
stpersonal entscheidet auf den Stationen der Stations-
eher, während der Fahrt der Zugführer.

Beschwerdeführung.

§. 4. Beschwerden können bei den Dienstvorgesetzten
dlich oder schriftlich angebracht, auch in das auf jeder
ion befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Die Verwaltung hat baldmöglichst auf alle Beschwerden
ntworten, welche unter Angabe des Namens und des
nortes des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden
einen Dienstthuenden müssen dessen thunlich genaue Be-
nung nach dem Namen oder der Nummer oder einem
ormmerkmale enthalten.

Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

§. 5. Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außer-
der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder
eilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme
dazu nach den Bestimmungen des Bahnpolizeireglements
gten *Personen, untersagt.*

III. Feststehende Signale.

a. Distanzsignale von den Stationen und Bahnabzweigu
(Insoferne dieselben speciell vorgeschrieben werden.)

19. Verbot der Einfahrt.

Bei Tag.

Die rothe Fläche der Scheibe dem aufzuhaltenden Zuge zugew oder der Arm des Signalmastes nach rechts in der Richtung der Ei wagrecht gestellt.

Bei Dunkelheit.

Rothes Licht dem aufzuhaltenden Zuge entgegen und als Co gegen die Station oder Abzweigung weißes Licht.

20. Erlaubte Einfahrt.

Bei Tag.

Die Fläche der Scheibe dem Geleise zugewendet, oder der Arm Signalmastes rechts in der Richtung der Fahrt schräg unter einem W von 45° nach aufwärts gestellt.

Bei Dunkelheit.

Grünes Licht dem einfahrenden Zuge entgegen und als Con gegen die Station oder Abzweigung ebenfalls grünes Licht.

Die Distanzsignale sind mit elektrischen Control-Klingelwerken sehen, welche während der Stellung auf „Verbot der Einfahrt" ertö Das bei Dunkelheit unbeleuchtet angetroffene Distanzsignal hat „Haltsignal" zu gelten.

b. Mastsignale auf der Strecke.

21, 22, 23 (entfallen).

c. Weichensignale.

24, 25 (entfallen).

d. Signale am Wasserkrahn.

26. Wenn die Querstellung des Auslaufsrohres für den Ver ein Hinderniß bietet, zeigt die Krahnlaterne bei Dunkelheiten nach be Fahrrichtungen rothes Licht.

e. Signale mit der Glocke.

27. „Abfahrt erfolgt bald."

(Entfällt.)

28. „Einsteigen."

Kurzes Läuten, dem zwei Einzelnschläge folgen.

29. „Abfahrt."

Kurzes Läuten, dem drei Einzelnschläge folgen.

30. „Widerruf der Abfahrt."

(„Halt.")

Fortgesetztes rasches Läuten.

s Stationspersonale hat außerdem nach Erforderniß dieselben Sig-
zuwenden, wie das Streckenpersonale.

IV. Signale am Zuge.

31. Kennzeichen der Spitze des Zuges.

Bei Tag.

n besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

ie weißleuchtende Reflectorlaterne vorne an der Locomotive, welche
fahrt in die Anschlußstation der Hauptbahn rothes Licht zu er-
hat.

:ennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlußsignal).

Bei Tag.

(Entfällt.)

Bei Dunkelheit.

ie zweischeinige Laterne an der oberen Ecke des letzten Brems-
auf der Führerseite mit weißem Lichte nach vorne und rothem
iach rückwärts; ferner eine nach rückwärts roth leuchtende Laterne
Rückwand des letzten Wagens.

lußsignal für einen in gleicher Richtung nachfolgenden außergewöhnlichen Zug.

Bei Tag.

ne Scheibe an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

: obere Laterne des Schlußsignales zeigt grünes Licht nach rück-

Schlußsignal für einen in entgegengesetzter Richtung fahrenden außergewöhnlichen Zug.

Bei Tag.

ei Scheiben an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

obere Laterne des Schlußsignales zeigt weißes Licht nach rück-

35. Signal an einer Nachschiebe-Locomotive.

Bei Tag.

ı besonderes Zeichen.

Bei Dunkelheit.

.e weißleuchtende Reflectorlampe vorne an der Locomotive; rück-
ine Laterne mit rothem Lichte.
: für einen Zug giltigen Signale finden auch auf einzeln fahrende
tiven Anwendung.

36. Signale für die Rangirmaschinen.

: die *Rangschirmaschinen gelten* bezüglich der Ausrüstung mit
bei Dunkelheit die Bestimmungen sub Nr. 35.

V. Signale des Zugspersonales.

a. Signale des Locomotivpersonales „mit der Dampfpfeife".

37. „Achtung."

Ein mäßig langer Pfiff.

38. „Bremsen fest."

Mehrere kurze Pfiffe, schnell hintereinander.

39. „Bremsen los."

Ein langer Pfiff, dem zwei kurze folgen.

40. „Ruf zur Herbeiziehung des Personales".

Mehrere gedehnte, abwechselnd hohe und niedere Töne.

41. „Weiterfahrt eines auf der Strecke angehaltenen Personenzuges."

Das Signal „Achtung" als Aufforderung zum Einsteigen, sodann dasselbe Signal dreimal wiederholt, als Zeichen der Abfahrt.

b. Signale des Zugbegleitungspersonales „mittelst des Hornes, der Mundpfeife oder der Zugleine".

42. „Abfahrt."

Langer Ton mit dem Horne oder mit der Mundpfeife.

43. „Halt."

Mehrere kurze Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, nebst dem Schwingen der Signalfahne, beziehungsweise der Laterne.

44. „Langsam."

Mehrere lange Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, nebstdem das Signal „Langsam" des Streckenpersonales mit der Fahne, beziehungsweise der Laterne.

45. „Zug zerrissen."

Abwechselnd lange und kurze Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, nebstdem das Signal „Zug zerrissen" des Streckenpersonales mit der Fahne, beziehungsweise der Laterne.

46. „Achtung."

Anziehen der Signalleine, wodurch die Dampfpfeife in Thätigkeit gesetzt wird.

Außerdem hat das Zugspersonale nach Erforderniß dieselben Signale anzuwenden wie das Streckenpersonale.

VI. Rangirsignale.

47. „Vorwärts."

(Rauchfang der Locomotive voraus.)

inger Ton mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

echtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

echtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit weißem

48. „Rückwärts."

(Tender der Locomotive voraus.)

kurze Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

echte Bewegung der Signalfahne hin und her.

Bei Dunkelheit.

echte Bewegung der Signallaterne mit weißem Lichte hin

49. „Langsam."

ere lange Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

für das Streckenpersonale vorgeschriebene Langsam-Fahrsignal ignalfahne.

Bei Dunkelheit.

alten der Signallaterne mit dem weißen Lichte, oder Entgegen- grünen Lichtes.

50. „Halt."

ere kurze Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

ngen der entfalteten Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

ngen der Signallaterne mit weißem oder farbigem Lichte.

Abschnitt D.

Anhang.

: eine Localbahn (Secundärbahn, Vicinalbahn u. dgl.) voll- usgerüstet und wie z. B. mit Sprechtelegraphen, Glockenleitung, ialen, Wechselkörpern versehen sein, so haben auf derselben alle en Bestimmungen der Signalordnung und der Grundzüge der n *für den Verkehrsdienst* auf Eisenbahnen mit normalem Be- *wendung zu finden.*

IV. Grundzüge der Vorschriften für die Ausführu des Verkehrs- und Transportdienstes bei Secundä (Omnibus-) Zügen auf Eisenbahnen mit normale Betriebe. (H.-M. 1. April 1885, Z. 10816.)

Für den Verkehr der Secundär- (Omnibus-) Züge, d. h. solch reiner Personenzüge, welche auf Bahnen mit normalem Betriebe im In teresse des Localverkehres außer den gewöhnlichen Personen- oder Schnel zügen verkehren, werden gegenüber den Bestimmungen der Grundzüge d Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Be triebe folgende abweichende Bestimmungen festgesetzt:

§. I. Zusammenstellung der Züge.

1. Die Zugsmaschine soll sich in der Regel an der Spitze des Zuge befinden und kann sowohl in normaler, als auch in verkehrter Stellun verwendet werden.

2. Die Einschaltung eines Sicherheitswagens zwischen Maschine bezw. Tender und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen ist be Secundär- (Omnibus-) Zügen nicht erforderlich:

a) auf Strecken mit Steigungen bis inclusive 10 pro mille, wenn de Zug aus nicht mehr als 10 Achsen besteht;

b) bei größeren Steigungen, wenn der Zug aus nicht mehr als 8 Achse besteht.

Weitergehende Erleichterungen sind der speciellen Genehmigung de Generalinspection vorbehalten.

3. Es ist nicht nöthig, daß auf dem ersten hinter der Locomotiv befindlichen Wagen ein Zugsbegleiter postirt sei, wenn sich dieser mi dem Locomotivführer mittelst einer entsprechenden Vorrichtung verstän digen kann.

4. Der letzte Wagen eines jeden Zuges soll in der Regel ein mit einem Zugsbegleiter besetzter Bremswagen sein.

Es ist jedoch gestattet, hinter dem letzten Bremswagen einen Wage ohne Bremse laufen zu lassen, wenn derselbe bei Nachtverkehr mit den entsprechenden Signale versehen ist.

Im Falle, daß zum Transporte von Gepäck oder Eilgütern ein Wage eigens zum Zuge beigegeben wird, kann dieser Wagen auch am Ende de Zuges eingereiht werden.

§. II. Anzahl der Bremswagen.

5. Für die Secundär- (Omnibus-) Züge ist jene Bremsvorschri maßgebend, welche im Punkte 79 der Grundzüge der Vorschriften für de Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe hinsichtlich de Lastzüge festgestellt ist.

Bei besonderen, an den Locomotiven angebrachten Vorrichtungen zum Bremsen ist eine Modification dieser Bremsscala zulässig, worüber jedoc die Entscheidung der Generalinspection zusteht.

Wird eine solche Bremsvorrichtung während der Fahrt untauglich, so darf der Secundär- (Omnibus-) Zug seine Fahrt so lange nur mit einer Maximalgeschwindigkeit von 15 Kilometer per Stunde fortsetzen, bis die normale Besetzung der Spindelbremsen erfolgt.

6. Die größte zulässige Achsenzahl, bei welcher die sub 5 erwähnte Erleichterung Anwendung findet, wird von der Generalinspection festgesetzt.

§. III. Zugspersonale.

7. Zur Bedienung der Locomotive durch den Locomotivführer allein ist die Genehmigung der Generalinspection einzuholen.

8. Es ist zulässig, den Secundär- (Omnibus-) Zügen nur einen Zugsbegleiter beizugeben, wenn die Belastung des Zuges nach dem Bremsnormale nicht mehr besetzte Bremsposten erfordert, und eine Communication zwischen dem ersten und letzten Wagen möglich ist. Dieser Zugsbegleiter hat seinen Posten auf dem letzten Bremswagen zu nehmen.

9. Die Signalleine muß von der Maschine bis zum ersten Bremsposten reichen, wenn sich nicht der daselbst postirte Zugsbegleiter mittelst einer anderen Vorrichtung dem Maschinenführer verständlich machen kann.

§. IV. Fahrgeschwindigkeit.

10. Die zulässige Maximalgeschwindigkeit der Secundärzüge wird für jede Bahn, eventuell für einzelne Strecken derselben, den Streckenverhältnissen und der Construction der Fahrbetriebsmittel entsprechend, durch die Generalinspection festgesetzt.

Bei geschobenen Zügen, d. h. bei Zügen, an deren Spitze sich keine ziehende, und an deren Ende sich die schiebende Maschine befindet, darf auf der currenten Bahn mit keiner größeren Geschwindigkeit als mit 15 Kilometer per Stunde gefahren werden.

§. V. Verhalten während der Fahrt.

11. Jeder Zugsbegleiter, dem die Bedienung einer Bremse zugewiesen ist, hat stets in der Nähe derselben zu sein, um den etwa gegebenen Signalen unverzüglich entsprechen zu können.

Dem, mit der Billetmanipulation betrauten Zugsbegleiter ist für die Zeit dieser Manipulation die Entfernung von der Bremse gestattet.

§. VI. Anhalten bei Haltepunkten auf offener Bahn.

12. Das Anhalten der Züge an im Voraus bestimmten Punkten auf der Strecke zum Zwecke des Ein- und Aussteigens von Reisenden und der Aufnahme, resp. Abgabe von Gepäck ist gestattet.

Das Anhalten kann auch bedingungsweise geschehen, doch müssen solche Haltepunkte ebenfalls in der Fahrordnung entsprechend bezeichnet und während des Zugsverkehres mit einem Aufsichtsorgane besetzt werden.

13. Das Signal zur Abfahrt kann auch ohne Anwendung einer Glocke durch das Zugspersonale gegeben werden.

§. VII. Transportdienst.

14. Es ist nicht erforderlich, zu Secundär- (Omnibus-) Zügen Coupés I. Classe beizugeben; Damencoupés sind in der Regel nicht erforderlich. Ausnahmen zu bestimmen, bleibt dem Ressortministerium vorbehalten.

Ist in einem Zuge nur Ein Coupé einer Wagenclasse vorhanden, so darf, wenn dies bei der I. und II. Classe eintritt, in dem betreffenden Coupé nur unter Zustimmung aller in demselben Mitreisenden geraucht werden, was durch geeignete Affichen in den Waggons bekannt zu geben ist.

Bei Vorhandensein nur Eines Coupés III. Classe ist dagegen das Rauchen in diesem Coupé zuzulassen.

Befinden sich dagegen in einem Zuge mehrere geschlossene Coupés einer Wagenclasse, so ist stets eines dieser Coupés als Coupé für Nichtraucher der betreffenden Wagenclasse zu bestimmen.

15. Die Ausgabe von Billets durch den Conducteur ist zulässig, wobei jedoch die im §. 14 alinea 3 des Betriebsreglements normirte Erhöhung des Fahrpreises um 50 Kreuzer zu entfallen hat.

Auch kann die Fahrkartenausgabe einer in der Nähe der Haltepunkte auf offener Bahn ansässigen geeigneten Person übertragen werden.

16. Von den Haltepunkten auf offener Bahn wird in der Regel nur Handgepäck befördert. Werden jedoch ausnahmsweise auch andere Colli zur Beförderung angenommen, so gelten nachstehende Bestimmungen:

a) Es ist gestattet, den Gepäckstarif nicht nach dem Gewichte, sondern per Stück und Transportstrecke zu stellen.

Die Gebühreneinhebung kann auf die Bestimmungsstation verwiesen werden, falls nicht eine spätere Expedirung in einer Zwischenstation als zulässig erkannt wird.

b) Die Ausgabe von Gepäcksscheinen kann im Verkehre von einem derartigen Haltepunkte nicht gefordert werden, desgleichen auch nicht die Abfertigung von Reisegepäck nach einem anderen derartigen Haltepunkte oder nach Stationen einer Anschlußbahn.

An Stelle der vorschriftsmäßigen Gepäcksscheine können Gepäcksbillets oder Gepäcksnummern ausgegeben werden.

c) Bei Verlust eines solches Gepäcksstückes haftet die Bahnanstalt bis zum Maximalbetrage von 50 Gulden per Collo; die Partei ist jedoch zur legalen Nachweisung des Werthes verpflichtet.

d) In Beschädigungsfällen ist der Umfang der Beschädigung zu constatiren und der Ersatz im Verhältnisse derselben nach der Maximalentschädigung für Verlust zu bestimmen.

e) Eine Werthversicherung bei solchen Gepäckscolli ist nicht zulässig.

f) Ebenso ist eine Declaration des Interesse der rechtzeitigen Lieferung nicht statthaft und fallen auch die Haftungsbestimmungen des Betriebsreglements betreffs Versäumung der Lieferzeit bei solchem Gepäcke weg.

g) Die Aufnahme kleinerer lebender Thiere kann in den Haltepunkten nur dann stattfinden, wenn diese Thiere in Käfigen (Steigen, Körben 2c.) oder in einem solchen Zustande, der das Entlaufen verhindert, als Gepäck aufgegeben werden.

17. Die Haftpflicht der Eisenbahn für den Gepäcksverkehr nach Haltepunkten auf offener Bahn ist in der Weise beschränkt, daß die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht sofort nach Ankunft des Zuges auf dem Bestimmungshaltepunkte abgefordert wird.

18. Die Mitnahme von einzelnen Güterwagen ist nur dann gestattet, wenn dadurch in den Zwischenstationen keine Verschiebungen nothwendig werden und die festgesetzte Fahrordnung des Secundär- (Omnibus-) Zuges nicht alterirt wird.

§. VIII. Schlußbemerkung.

19. Die Vorschriften der §§. I—V gelten im Allgemeinen nur für solche Secundär- (Omnibus-) Züge, welche mit keiner größeren Maximalgeschwindigkeit als 30 Kilometer per Stunde verkehren. Die Festsetzung der Vorschriften für den Verkehr von Secundär- (Omnibus-) Zügen, welche mit einer größeren Maximalgeschwindigkeit verkehren, bleibt von Fall zu Fall dem Ressortministerium vorbehalten.

Neunter Abschnitt.

Betriebsreglement,

für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung
Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren,
von Gütern kommen vom 1. Juli 1874 ab auf sämmt-
Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche
Länder, sowie gleichzeitig auf den Eisenbahnen der Länder
ngarischen Krone, im Local- und Verbandverkehre, sowie
erkehre von Bahn zu Bahn zur Anwendung.*)
Specialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen
Eisenbahnverbände haben neben diesem Reglement nur
ng, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen
mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Wider-
he stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn
m Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

---

*) Die in den Verordnungen des Handelsministeriums v. 25. Juli 1877, Nr. 69 (I. Nachtrag), vom 20. März 1878, RGB. Nr. 21 (II. Nach- vom 30. April 1878, RGB. Nr. 38 (III. Nachtrag), vom 1. No- 1879, RGB. Nr. 127 (IV. Nachtrag), vom 1. Juli 1880, RGB. (V. Nachtrag), vom 15. September 1881, RGB. Nr. 100 (VI. Nach- vom 1. Mai 1883, RGB. Nr. 52 (VII. Nachtrag), vom 1. Juli 1884, Nr. 106 (VIII. Nachtrag), und vom 1. September 1885, RGB. (IX. Nachtrag) *eingeführten* Abänderungen und Ergänzungen des *bsreglements sind in den* nachfolgenden Text aufgenommen.

Verordnung des Handelsministers vom 10. Juni 1874, RGB. Nr. 75,

betreffend die Einführung eines neuen Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

Auf Grund des Artikels VIII des Gesetzes vom 24. December 1867, RGB. Nr. 4 vom Jahre 1868, hat das nachstehende Betriebsreglement auf sämmtlichen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 1. Juli 1874 ab in Wirksamkeit zu treten.

Mit demselben Tage wird das mittelst Verordnung vom 1. Juli 1872, RGB. Nr. 90, eingeführte Betriebsreglement außer Kraft gesetzt.

Die derzeit giltigen Frachtbriefformulare sind bis Ende December 1874 zuzulassen. Vom 1. Jänner 1875 ab haben aber ausschließlich nur die im nachstehenden Betriebsreglement vorgeschriebenen Formulare in Anwendung zu kommen.

Der königlich ungarische Communicationsminister, mit welchem ich dießfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Das Reichs-Kriegsministerium hat sich laut Note vom 11. December 1882, Abthl. 5, Nr. 5517, veranlaßt gesehen, zu den Bestimmungen des seit Eröffnung der Theilstrecke Zenica-Sarajewo bei der Bosnabahn in Wirksamkeit stehenden, für Oesterreich-Ungarn geltenden Betriebsreglements, nachfolgende Aenderungen zu genehmigen:

ad §§. 12 und 22. Die Bestimmungen bezüglich der „Damen-“ und „Nicht-Rauch-Coupés haben zu entfallen, da die Reservirung derartiger Coupés bei der beschränkten Zahl neuer Personenwagen bei der Bosnabahn unthunlich ist, doch wird nach Thunlichkeit für solche Coupés gesorgt werden.

ad §. 57. Wegen der geringen Fahrgeschwindigkeit der Züge und der beschränkten Betriebsmittel der Bosnabahn wurde die Erstreckung der Transportfristen

für Eilgüter für je auch nur angefangene 225 km auf zwei Tage,
für Frachtgüter für je auch nur angefangene 225 km auf vier Tage
bewilligt.

ad §. 67, Punkt 8. Der Percentsatz für nicht zu vergütende Gewichtsmängel bei nassen Gütern oder solchen Artikeln, welche denselben gleich behandelt werden, wird von zwei auf drei Percent erhöht, weil die Frachten zumeist aus freiem Lager zur Aufgabe gelangen. (HM. 15. December 1882, Z. 41428, CB. 1882: 147.)

I. Allgemeine Bestimmungen.

Pflichten des Dienstpersonales.

§. 1. Das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal
u einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen
hmen gegen das Publikum, sowie ferner verpflichtet, sich
halb der ihm angewiesenen Dienstgrenzen gefällig zu
gen.

Dasselbe hat die ordnungsmäßigen Dienstleistungen un=
ltlich zu verrichten; es ist ihm strenge untersagt, für
e vom Publikum ein Geschenk anzunehmen.

Dem Dienstpersonale ist das Rauchen während des dienst=
ı Verkehrs mit dem Publikum verboten.

Rechte des Dienstpersonales.

§. 2. Den dienstlichen Anordnungen des in Uniform
dlichen oder mit Dienstabzeichen oder mit einer Legiti=
ion versehenen Dienstpersonales ist das Publikum Folge
eisten verbunden.

Entscheidung von Streitigkeiten.

§. 3. Streitigkeiten zwischen dem Publikum und dem
stpersonal entscheidet auf den Stationen der Stations=
leher, während der Fahrt der Zugführer.

Beschwerdeführung.

§. 4. Beschwerden können bei den Dienstvorgesetzten
dlich oder schriftlich angebracht, auch in das auf jeder
tion befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Die Verwaltung hat baldmöglichst auf alle Beschwerden
ıntworten, welche unter Angabe des Namens und des
nortes des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden
einen Diensthuenden müssen dessen thunlich genaue Be=
nung nach dem Namen oder der Nummer oder einem
ormmerkmale enthalten.

Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

§. 5. Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außer=
der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder
eilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme
dazu nach den Bestimmungen des Bahnpolizeireglements
ten *Personen, untersagt.*

Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte. Zahlungsmittel.

§. 6. Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen kann verweigert werden, wenn außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder die regelmäßigen Transportmittel nicht ausreichen.

Als Zahlungsmittel ist überall das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Cours besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluß der Scheidemünze, zu dem von der Eisenbahnverwaltung festgesetzten und bei jeder Expedition durch Anschlag publicirten Course anzunehmen, insoweit der Annahme ein gesetzliches Verbot nicht entgegensteht.

II. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

a. Beförderung von Personen.

Fahrpläne. Extrafahrten. Abfahrtszeit.

§. 7. Die Personenbeförderung findet nach Maßgabe der öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehängten Fahrpläne statt, aus denen auch zu ersehen ist, welche Wagenclasse die einzelnen Züge führen.

Extrafahrten werden nur nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt.

Für den Abgang der Züge sind die auf den Bahnhöfen befindlichen Stationsuhren maßgebend.

Fahrpreise.

§. 8. Die Fahrpreise bestimmt der auf allen Stationen ausgehängte Tarif.

Billetverkauf. Zurücknahme gelöster Billets.

§. 9. Der Verkauf der Fahrbillets (Fahrkarten) kann auf Stationen von geringer Frequenz nur innerhalb der letzten halben Stunde, auf Stationen mit größerer Frequenz aber innerhalb einer Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, wenn jedoch zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine noch kürzere Zwischenzeit liegt, nur innerhalb dieser Frist verlangt werden. Diejenigen, welche bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges noch kein Billet gelöst, haben auf Verabfolgung eines solchen keinen Anspruch.

zu entrichtende Fahrgeld ist abgezählt bereit zu
mit Aufenthalt durch Geldwechseln vermieden werde.
Fahrbillets geben Anspruch auf die entsprechende
se, soweit in dieser Plätze vorhanden sind, resp.
)seln der Wagen vorhanden bleiben. Wenn einem
der seinem Billet entsprechende Platz nicht ange=
ıd ihm auch zeitweilig ein Platz in einer höheren
ht eingeräumt werden kann, so steht es ihm frei,
gegen ein solches der niedrigeren Classe, in welcher
vorhanden sind, und gegen Erstattung der Differenz
eln, oder die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte
zurückzuverlangen.
ıfalls haben die mit durchgehenden Billets ankom=
eisenden den Vorzug vor den neu Hinzutretenden.
der Abgangsstation ist bis spätestens 20 Minuten
ıg des betreffenden Zuges die Bestellung ganzer
)er Wagenabtheilungen der ersten zwei Wagenclassen
ıhlung höchstens so vieler Fahrbillets der betreffen=
, als das Coupé Plätze enthält, zulässig. Auf
ıtionen können ganze Coupés nur dann beansprucht
venn solche unbesetzt in dem ankommenden Zuge
sind.
)en Fall, als ein Reisender ein besonderes Coupé
ird demselben darüber ein Schein ausgestellt. Dem
steht kein Anspruch darauf zu, mehr Personen in
aufzunehmen, als Fahrbillets bezahlt sind.

ets und Giltigkeit derselben. Fahrpreis=
ermäßigung für Kinder.

. Das Fahrbillet bezeichnet die Stationen, von
u welchen die Fahrt verlangt worden; ferner das
für die Wagenclasse, welche der Reisende benützen
ern der Fahrpreis Valutaschwankungen nicht unter=
ich die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt.
)der der Zug, wofür jedes Fahrbillet gilt, ist durch
ıng darauf ausgedrückt, so daß jeder Käufer sofort
im Stande ist, ob das Billet auf die von ihm be=
Fahrt lautet.
Reisenden ist gestattet, während der Fahrt auf einer
ıtion auszusteigen, um mit einem am nämlichen
folgenden Tage nach der Bestimmungsstation ab=
zu *keinem höheren* Tarifsatze fahrenden Zuge dahin

weiter zu reisen. Solche Reisende haben jedoch auf der betreffenden Zwischenstation sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihr Billet vorzulegen, und dasselbe mit dem Vermerke der verlängerten Giltigkeit versehen zu lassen.

Eine Verlängerung der für Retour- und Rundreisebillets festgesetzten Frist wird hiedurch nicht herbeigeführt.

Kinder unter 10 Jahren werden zu ermäßigten Fahrpreisen befördert.

Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Beamten.

Für Kinder, die noch getragen werden müssen, und ihre Stelle auf ihrer Angehörigen Plätze mitfinden, erfolgt keine Zahlung.

Es sind mehrere Fälle zur h. o. Kenntniß gelangt, daß Reisende mit einer Retourkarte, welche die Fahrt auf einer Zwischenstation unterbrechen, und mit einem späteren Zuge an den Bestimmungsort fahren wollten, von den Stationsorganen deßhalb beanständet wurden, weil letztere der Ansicht waren, daß eine Retourkarte den Reisenden zur Unterbrechung seiner Fahrt auf einer Zwischenstation in der angedeuteten Weise nicht berechtige.

Da nach Absatz 2 in dem §. 10 des Betriebsreglements vom 1. Juli 1874 den Reisenden das Aussteigen in einer Zwischenstation während der Fahrt gestattet ist, um mit einem, am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen, und Absatz 3 desselben Paragraphen nur dahin lautet, daß hiedurch eine Verlängerung der, für Retour- und Rundreisebillets festgesetzten Frist nicht herbeigeführt wird, so ergeht hiemit an die Verwaltungen die Aufforderung, ihre Organe in diesem Sinne sofort zu belehren und das Verfügte anher anzuzeigen. (HM. 27. October 1874, Z. 34564; GJ. 1. November 1874, Z. 9285, CB. 1874 : 124.)

Es ist neuerlich mehrfach zur Sprache gekommen, daß die dermalen von den Bahnverwaltungen geübte Gepflogenheit in der Ertheilung von Freikarten eventuell einen zu weiten Spielraum gewähre.

Da nun die betreffenden Verhältnisse hinsichtlich jener Bahnlinien, für welche die staatliche Zinsengarantie thatsächlich in Anspruch genommen wird, die Aufmerksamkeit der Regierung erfordern, so wird der geehrte Verwaltungsrath eingeladen, ehestens zu berichten, welche Vorsichten bezüglich der Ertheilung von Freikarten und der Gewährung von Fahrbegünstigungen für die dortseitigen Bahnstrecken beobachtet werden, um mögliche Mißbräuche hintanzuhalten und nach welchen Grundsätzen in der Ertheilung von Freikarten überhaupt vorgegangen wird. (HM. 7. März 1875, Z. 47.)

Die Anbringung von Annoncen auf Eisenbahnfahrkarten kann nicht gestattet werden, und zwar nicht allein aus dem Grunde, weil die Rückseite dieser Karten für den Gepäckstempel, die Vermerkung von Fahrtunterbrechungen benöthigt wird, sondern insbesondere mit Rücksicht darauf, daß die Verwendung eines Documentes einer öffentlichen Transportunter-

ung zu Reclamezwecken nicht angemessen erscheint. (GZ. 12. Juli 1879, 172, CB. 1879:79.)

Umtausch gelöster Fahrbillets.

§. 11. Ein Umtausch gelöster Fahrbillets gegen Billets r Classe ist den Reisenden bis 10 Minuten vor Ab- des Zuges gegen Nachzahlung der Preisdifferenz un- hrt, soweit noch Plätze in den höheren Classen vorhan- nd. Unterwegs auf Zwischenstationen kann ein Ueber- auf Plätze einer höheren Classe nur gegen Zukauf eines s auf die Bestimmungsstelle, durch dessen Preis, ein- lich desjenigen für das bereits gelöste Billet, der Fahr- für die höhere Classe mindestens gedeckt wird, beansprucht n.

Der Umtausch eines schon gelösten Billets höherer Classe ein solches niedrigerer Classe ist nur in dem im §. 9 ten Falle zulässig.

Anweisung der Plätze.

§. 12. Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft önnen im voraus nicht belegt werden.

Das Dienstpersonal ist berechtigt und auf Verlangen der den verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen. Allein de Damen sollen auf Verlangen möglichst nur mit n in ein Coupé zusammengesetzt werden. In jedem muß sich mindestens je ein Damencoupé für die Reisen- er zweiten und dritten Wagenclasse befinden. Bei den amerikanischem System gebauten Wagen findet die letz- Bestimmung nur mit den durch dieses System gebotenen ficationen Anwendung.*)

Ausschluß belästigender Personen von der Fahrt.

§. 13. Personen, welche wegen einer sichtlichen Krank- oder aus anderen Gründen durch ihre Nachbarschaft den eisenden augenscheinlich lästig werden würden, können der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen werden, wenn sie ein besonderes Coupé bezahlen. Etwa bezahltes Fahr- wird ihnen zurückgegeben, wenn ihnen die Mitreise nicht tet wird. Wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein nder zu den vorstehend bezeichneten Personen gehört, so

*) Siehe die bezügliche Abänderung für die Bosnabahn in der Handels- rialverordnung vom 15. Dec. 1882, S. 292.

muß er an der nächsten Station, sofern kein besonderes Coupé bezahlt und für ihn bereit gestellt werden kann, von der Weiterbeförderung ausgeschlossen werden. Das Fahrgeld, sowie die Gepäckfracht werden ihm für die nicht durchfahrene Strecke ersetzt.

Alle Gemeinden, in denen sich Eisenbahnstationen befinden, sind verpflichtet worden, Reisende, welche während der Fahrt an der Cholera so bedenklich erkranken sollten, daß deren Ausschluß von der Weiterreise geboten erscheint, zur weiteren Pflege zu übernehmen. (HM. 26. Nov. 1872, Z. 33849, CB. 1872:102.)

Wartesäle. Billet- und Gepäckexpeditionen. Billetcontrole.

§. 14. Die Wartesäle sind spätestens Eine Stunde, die Billet- und Gepäckexpeditionen auf Stationen mit größerer Frequenz gleichfalls spätestens Eine Stunde, auf Stationen mit geringerer Frequenz mindestens eine halbe Stunde vor Abgang eines jeden Zuges zu öffnen.

Das vom Reisenden gelöste Billet ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Wartesal, sowie beim Einsteigen in den Wagen vorzuzeigen. Während der Fahrt muß der Reisende das Billet bis zur Abnahme desselben bei sich behalten.

Der Reisende, welcher ohne giltiges Fahrbillet betroffen wird, hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke, und wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von drei Gulden zu entrichten. Derjenige Reisende jedoch, welcher in einen Personenwagen einsteigt und gleich beim Einsteigen unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung kein Billet mehr habe lösen können, hat, wenn er überhaupt noch zur Mitfahrt zugelassen wird, worauf er keinen Anspruch hat, einen um 50 kr. erhöhten Fahrpreis zu zahlen.

Wer die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.

Nach einer mir zugekommenen Anzeige werden auf nahezu der Mehrzahl der österreichischen Eisenbahnen bei den im Personenverkehre während der Fahrt vorkommenden Fahrgebührennachzahlungen zur Erleichterung der Manipulation die zur Einhebung gelangenden Beträge zu Gunsten der Bahn von 10 zu 10 kr. abgerundet, wodurch die Ungehörigkeit herbeigeführt wird, daß für eine und dieselbe Strecke im Nachzahlungswege ein höherer Betrag entfällt, als nach dem Concessionstarife für dieselbe berechnet werden darf.

Dieser Vorgang ist weder durch die Bestimmungen der Concessions-

en, in welchen Maximalsätze festgesetzt sind, die ohne Ermächtigung
taatsverwaltung unter keiner Bedingung überschritten
:n, noch vom Standpunkte des Eisenbahnbetriebsreglements ge=
tigt, da die Bestimmung des Alineas 3 zum §. 14 des Betriebs=
:nts die Eisenbahnen nur berechtigt, im Falle ein Reisender ohne
Billet betroffen wird, das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises,
dem Falle, daß der Reisende wegen Verspätung kein Billet mehr
önnte, von demselben einen um 50 kr. erhöhten Fahrpreis
ben, nicht aber die hienach sich ergebenden Beträge noch überdieß
n Gunsten auf 10 zu 10 kr. abzurunden.
darf daher in jenen Fällen, wo solche, auf die Bestimmungen des
sreglements sich gründende Nachzahlungen vorkommen, eben nur
hmungsmäßig sich ergebende Betrag zur Einhebung gelangen.
s Gleiche gilt übrigens auch für jene Fälle, wo die Nachzahlungen
und eines im Interesse der Bequemlichkeit des Publikums ge=
r freiwilligen Zugeständnisses beruhen, so, wenn ein Reisender
d der Fahrt seinen Reiseplan ändert und über die Station, bis zu
er die Karte gelöst hat, hinausfahren, oder von einer minderen
höhere Classe übersteigen will, da die Bahn durch ein solches Zu=
niß noch immer nicht zur Einhebung höherer, als der con=
smäßig oder im Betriebsreglement festgestellten Maximalgebühr be=
t wird.
e Verwaltungen, welche nicht einen, den obenerwähnten Grund=
ntsprechenden Vorgang bereits acceptirt haben sollten, haben sofort
rfügung zu treffen, daß in Uebereinstimmung mit den bereits bei
größeren Bahnen anstandslos durchgeführten Maßregeln, eine Ab=
g der Nachzahlungsgebühren zu Gunsten der Bahnanstalt künftig=
ht mehr vorgenommen wird.
i diesem Anlasse wird der Verwaltungsrath auch darauf aufmerk=
macht, daß die Einhebung des um 50 kr. erhöhten Fahrpreises nach
des Betriebsreglements nur für den Fall gestattet ist, wenn ein
der wegen Verspätung überhaupt kein Billet mehr lösen kann, sie
aber in jenen Fällen nicht eintreten, in welchen ein Reisender
d der Fahrt in eine höhere Classe übertreten, oder seine Fahrt über
sprüngliche Bestimmungsstation hinaus fortsetzen will, soferne er
nducteur hievon rechtzeitig Mittheilung macht, und wegen der Kürze
fenthaltes nicht in der Lage ist, in der bezüglichen Zwischenstation
der ursprünglichen Bestimmungsstation bei der Casse das ent=
nde Billet zu lösen. (HM. 21. Jän. 1873, Z. 2073, CB.
3.)

Einsteigen in die Wagen.

15. Das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen
urch zwei unterschiedene Schläge auf die Glocke ge=

Versäumung der Abfahrtszeit.

16. Nachdem das Abfahrtszeichen durch die Dampf=
er Locomotive gegeben, kann Niemand mehr zur Mit=
gelassen werden. Jeder Versuch zum Einsteigen und
lfeleistung dazu, *nachdem die* Wagen in Bewegung ge=
d, ist verboten und strafbar.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt hat, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.

Demselben ist jedoch gestattet, auf Grund des gelösten Fahrbillets mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge zu reisen, sofern er sein Billet ohne Verzug dem Stationsvorsteher vorlegt und mit einem Vermerk über die verlängerte Giltigkeit versehen läßt.

Eine Verlängerung der für Retourbillets, sowie für Billets zu Rundreisen und Vergnügungszügen festgesetzten Frist wird hiedurch nicht herbeigeführt.

Verhalten auf den Zwischenstationen. Oeffnen und Schließen der Wagenthüren.

§. 17. Bei Ankunft auf einer Station wird der Name derselben, die Dauer des für sie bestimmten Aufenthaltes, sowie der etwa stattfindende Wagenwechsel ausgerufen. Sobald der Wagenzug stillsteht, werden nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen geöffnet, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt sind. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

Wer an den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben zu belegen, muß sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Platze begnügen.

Alle Züge, mittelst welchen Personen befördert werden, sind in allen Kreuzungs- und Abzweigstationen durch Aufschrifttafeln, auf welchen die Fahrtrichtung des betreffenden Zuges angegeben ist, zu bezeichnen. (G. 10. Oct. 1874, Z. 8592, CB. 1874:117.)

Außergewöhnliches Anhalten auf freier Bahn.

§. 18. Sollte wegen eingetretener Hindernisse außerhalb einer Station längere Zeit angehalten werden müssen, so ist ein Aussteigen der Reisenden nur dann gestattet, wenn der Zugführer die ausdrückliche Bewilligung dazu ertheilt. Die Reisenden müssen sich dann sofort von dem Bahngeleise entfernen, auch auf das erste Zeichen mit der Dampfpfeife ihre Plätze wieder einnehmen.

Das Zeichen zur Weiterfahrt wird durch ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Ertönen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruches auf die Mitreise verlustig.

Verhalten während der Fahrt und beim Ein- und Aussteigen.

§. 19. Während der Fahrt darf sich Niemand seitwärts aus dem Wagen biegen, gegen die Thüre anlehnen oder auf die Sitze treten.

Auf Verlangen auch nur Eines Reisenden müssen die Fenster auf der Windseite geschlossen werden.

Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagenthüren nicht selbst öffnen: sie müssen vielmehr das Oeffnen dem Dienstpersonal überlassen, und dürfen nicht ein- und aussteigen, bevor der Zug völlig still steht.

Jeder Reisende muß sich entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen halten, und Niemand darf den Bahnhof in einer anderen als der angewiesenen Richtung verlassen.

Beschädigung der Wagen.

§. 20. Für Zertrümmern von Fenstern besteht eine Entschädigungstaxe, und werden die darin festgesetzten Beträge durch das Dienstpersonal von dem Schuldigen sofort eingezogen. Dieser darf jedoch Vorzeigung der Taxe verlangen. Auch ist die Eisenbahnverwaltung befugt, für Beschmutzen des Innern der Wagen, Zerreißen der Gardinen u. s. w. eine Entschädigung zu fordern und von dem Schuldigen sofort einziehen zu lassen.

Verspätung der Züge. Unterbrechung der Fahrt.

§. 21. Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung.

Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigen nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

Wird jedoch in Folge einer nicht durch höhere Gewalt herbeigeführten Verspätung der Ankunft eines Zuges der Anschluß an einen andern Zug versäumt, so ist dem mit durchgehenden Billets versehenen Reisenden nach erbrachtem Nachweise, daß er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hinreise, sowie der Preis der Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenclasse zu erstatten.

Der Reisende ist jedoch zur Wahrung des dießfallsigen Anspruchs verpflichtet, denselben unter Vorlegung seines Fahr-

[illegible] Zuges dem [illegible] hierüber, der [illegible] die Zeit der Rück- [illegible]

[illegible] Hindernisse die [illegible] machen, so muß [illegible] Strecke mittelst [illegible] lange gesorgt [illegible] besondere Anord- [illegible] jedoch nicht [illegible] anderer Fahr- [illegible] der Eisenbahn er- [illegible]

[illegible] sind auf den [illegible] leicht zu- [illegible] sofort bekannt [illegible]

[illegible] wie immer ge- [illegible], auf den Verkehr [illegible] die eventuellen [illegible] den bezüglichen [illegible] HM. 28. Jän. [illegible]

[illegible] Tabakrauchen. Mit- [illegible] Gegenstände.

§. [illegible] [illegible] dürfen in den Per- [illegible] Ausgenommen hievon [illegible] dem Schooße getragen [illegible] von den Mitreisenden [illegible] wird.

[illegible] Wagenclassen gestattet; [illegible] unter Zustimmung aller [illegible], insofern nicht besondere [illegible] Zuge vorhanden sind. In [illegible] zweiter und wo thunlich [illegible] Nichtraucher vorhanden sein. Die Tabakspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Präparate und dere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen in den Personen-

t nicht mitgenommen werden. Der Zuwiderhandelnde für allen aus der Uebertretung des obigen Verbots an fremden Gepäck oder sonst entstehenden Schaden und ver- außerdem in die durch das Bahnpolizeireglement be- te Strafe.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen doch die Mitführung von Handmunition gestattet.

Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben en werden.

Es ist sehr wünschenswerth, daß bei jedem Personenzuge auch ein s III. Classe für Nichtraucher bestimmt werde. (GJ. 17. Nov. 1874, 0023, CB. 1874:131.)

Die nach §. 22, Absatz 4, des Betriebsreglements vom Jahre 1874 rn und den im öffentlichen Dienste stehenden Personen gestattete Mit- ung von Handmunition ist nur als die zulässige Mitnahme der hier- : begriffenen Gegenstände seitens der betreffenden Personen in das denselben selbst benützte Coupé aufzufassen, nicht aber auch als eine ahme von den für die Aufgabe von Reisegepäck in §. 24 des Be- sreglements gegebenen Anordnungen zu betrachten.

Selbstverständlich haben die hiezu berufenen bahnämtlichen Organe in Fällen der Mitnahme von Handmunition in die Personenwagen af zu achten, daß hiedurch den für die Mitnahme von Handgepäck enen allgemeinen Bestimmungen des §. 27 des Betriebsreglements entgegengehandelt oder durch eine mangelhafte Verpackungsweise eine bare Gefahr herbeigeführt werde. (HM. 14. Febr. 1876, Z. 3069, 1876:21.)

In dem Ausdrucke „Jägern" im §. 22 des Betriebsreglements sind allein berufsmäßige Jäger und Forstleute, sondern auch Jagdherren Jagdliebhaber inbegriffen, und unter „Handmunition" ist ein die hl von dreihundert Stück Patronen nicht übersteigender Munitions- ith zu verstehen, welcher von den betreffenden Jägern nicht in ein- : Umhüllung, sondern nur in eigens dafür bestimmten Behältern ten, Patronen- und Jagdtaschen, Cassetten ꝛc.) oder in ihrem Hand- ke wohl verwahrt, in das Coupé mitgenommen werden darf.

Die Dimensionen dieser Gepäckstücke, die der betreffende Reisende unter er Obhut zu behalten hat, müssen selbstverständlich den für die Mit- e von Handgepäck gegebenen allgemeinen Bestimmungen des §. 27 Betriebsreglements, wornach nur kleine, leicht tragbare Gegenstände n Wagen mitgeführt werden dürfen, entsprechen.

Die Auflieferung und Aufgabe solcher Gepäckstücke, in welchen Muni- verpackt ist, bei der Gepäckexpedition als Reisegepäck ist im Sinne der 2 und 24 des Betriebsreglements strenge untersagt.

Die Versendung der die Anzahl von 300 Stück Patronen übersteigenden itionsquantitäten ist nur mit den hiefür eigens bestimmten, periodisch renden sogenannten Feuerzügen gestattet.

Der Erlaß vom 14. Februar 1876, Z. 3069, dessen Bestimmungen : gegenwärtige Vorschrift einbezogen worden sind, ist hiemit als gegen- los anzusehen.

Der königliche ungarische Communicationsminister, mit welchem ich lls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche dnung für *die Eisenbahnen der Länder* der ungarischen Krone. (HM. *ebr. 1880, Z. 4401, CB. 1880:25.*)

billets sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher anzumelden. Letzterer hat hierüber, der Stationsvorsteher der Abgangsstation über die Zeit der Rückkunft eine Bescheinigung zu ertheilen.

Wenn Elementarereignisse oder andere Hindernisse die Fahrt auf einer Strecke der Bahn unzulässig machen, so muß für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten nach Thunlichkeit so lange gesorgt werden, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Die Reisenden können jedoch nicht verlangen, daß die Weiterbeförderung mittelst anderer Fahrgelegenheiten um die für die Fahrt auf der Eisenbahn erlegten Gebühren von letzterer besorgt werde.

Betriebsstörungen und Zugverspätungen sind auf den Stationen durch Anschlag an einer dem Publikum leicht zugänglichen Stelle in deutlich erkennbarer Weise sofort bekannt zu machen.

Die Verwaltung wird eingeladen, in der Folge jede wie immer geartete Unterbrechung des Betriebes, welche geeignet ist, auf den Verkehr durch länger als 1—2 Tage störend einzuwirken, sowie die eventuellen Hilfs- und Ersatzrouten dem Reichs-Kriegsministerium und den bezüglichen Territorialcommanden ungesäumt zur Anzeige zu bringen. (HM. 28. Jän. 1883, Z. 2373, CB. 1883:23.)

Mitnahme von Hunden 2c. Tabakrauchen. Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände.

§. 22. Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden. Ausgenommen hievon sind jedoch kleine Hunde, welche auf dem Schooße getragen werden, sofern gegen deren Mitnahme von den Mitreisenden desselben Coupés Einspruch nicht erhoben wird.

Das Tabakrauchen ist in allen Wagenclassen gestattet; in der ersten Wagenclasse jedoch nur unter Zustimmung aller in demselben Coupé Mitreisenden, insofern nicht besondere Rauchcoupés dieser Classe im Zuge vorhanden sind. In jedem Personenzuge müssen Coupés zweiter und wo thunlich auch dritter Classe für Nichtraucher vorhanden sein. Die Tabakspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen in den Personen-

icht mitgenommen werden. Der Zuwiderhandelnde : allen aus der Uebertretung des obigen Verbots an iden Gepäck oder sonst entstehenden Schaden und ver-erdem in die durch das Bahnpolizeireglement be-Strafe.

rn und im öffentlichen Dienste stehenden Personen die Mitführung von Handmunition gestattet.

Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben werden.

ſt sehr wünschenswerth, daß bei jedem Personenzuge auch ein I. Classe für Nichtraucher bestimmt werde. (GJ. 17. Nov. 1874, , CB. 1874:131.)

nach §. 22, Absatz 4, des Betriebsreglements vom Jahre 1874 nd den im öffentlichen Dienste stehenden Personen gestattete Mit-von Handmunition ist nur als die zulässige Mitnahme der hier-griffenen Gegenstände seitens der betreffenden Personen in das :lben selbst benützte Coupé aufzufassen, nicht aber auch als eine e von den für die Aufgabe von Reisegepäck in §. 24 des Be-:ements gegebenen Anordnungen zu betrachten.

ſtverständlich haben die hiezu berufenen bahnämtlichen Organe in en der Mitnahme von Handmunition in die Personenwagen ı achten, daß hiedurch den für die Mitnahme von Handgepäck allgemeinen Bestimmungen des §. 27 des Betriebsreglements egengehandelt oder durch eine mangelhafte Verpackungsweise eine Gefahr herbeigeführt werde. (HM. 14. Febr. 1876, Z. 3069, ;:21.)

em Ausdrucke „Jägern" im §. 22 des Betriebsreglements sind :n berufsmäßige Jäger und Forstleute, sondern auch Jagdherren liebhaber inbegriffen, und unter „Handmunition" ist ein die on dreihundert Stück Patronen nicht übersteigender Munitions-u verstehen, welcher von den betreffenden Jägern nicht in ein-ıhüllung, sondern nur in eigens dafür bestimmten Behältern Patronen- und Jagdtaschen, Cassetten 2c.) oder in ihrem Hand-ohl verwahrt, in das Coupé mitgenommen werden darf.

Dimensionen dieser Gepäckstücke, die der betreffende Reisende unter bhut zu behalten hat, müssen selbstverständlich den für die Mit-on Handgepäck gegebenen allgemeinen Bestimmungen des §. 27 ebsreglements, wornach nur kleine, leicht tragbare Gegenstände agen mitgeführt werden dürfen, entsprechen.

Auflieferung und Aufgabe solcher Gepäckstücke, in welchen Muni-ıckt ist, bei der Gepäckexpedition als Reisegepäck ist im Sinne der ıd 24 des Betriebsreglements strenge untersagt.

Versendung der die Anzahl von 300 Stück Patronen übersteigenden squantitäten ist nur mit den hiefür eigens bestimmten, periodisch ıen sogenannten Feuerzügen gestattet.

Erlaß vom 14. Februar 1876, Z. 3069, dessen Bestimmungen enwärtige Vorschrift einbezogen worden sind, ist hiemit als gegen-anzusehen.

:önigliche ungarische Communicationsminister, mit welchem ich das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche ıg für die *Eisenbahnen der Länder* der ungarischen Krone. (HM. *1880, Z. 4401, CB. 1880:25.)*

Es wurde mehrfach die Wahrnehmung gemacht, daß auf einigen in Wien einmündenden Bahnen, insbesondere aber bei den Localzügen die Bestimmungen des §. 22 des Eisenbahnbetriebsreglements, betreffend das Tabakrauchen, nicht beobachtet werden und das Zugbegleitungspersonale es unterläßt, das Tabakrauchen in den für Nichtraucher bestimmten Coupés zu untersagen. (GJ. 7. Juli 1881, Z. 7792, CB. 1881:102.)

Ausschluß trunkener oder renitenter Personen von der Fahrt.

§. 23. Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt oder sich unanständig benimmt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen. Namentlich dürfen trunkene Personen zum Mitfahren und zum Aufenthalte in den Wartesälen nicht zugelassen und müssen ausgewiesen werden, wenn sie unbemerkt dazu gelangten.

Erfolgt die Ausweisung unterwegs, oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck bereits der Expedition übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, daß ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es expedirt worden, wieder verabfolgt wird.

b. Beförderung des Reisegepäckes.

Begriff des Reisegepäckes.

§. 24. Als Reisegepäck wird in der Regel nur, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten u. dergl. befördert; größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände können ausnahmsweise zugelassen werden. Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut, sowie nach §. 22 alin. 3 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind, dürfen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden, bei Vermeidung der im §. 48 festgesetzten Folgen.

Art der Verpackung. Entfernung älterer Post- und Eisenbahnzeichen.

§. 25. Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft *verpackt* ist, kann zurückgewiesen werden. Die Gepäckstücke

on älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit sein.
nicht der Fall und findet in Folge dessen eine Ver-
z des Gepäcks statt, so kommt die Eisenbahn für den
wachsenen Schaden nicht auf.

Einlieferung des Gepäckes.

6. Die Mitnahme des Gepäckes, welches nicht spä-
Minuten vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung
illets in die Gepäckexpedition eingeliefert ist, kann
spruch werden.
ausnahmsweise und unter Vorbehalt späterer Ex-
in dringenden Fällen Gepäck auch unexpedirt mit-
n, so wird solches bis zum Zeitpunkte der Expedirung
Transport aufgegeben nicht angesehen.
elbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf
n.
Gepäckfracht muß sofort, bei Vermeidung des Nach-
aß die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden.

Mitnahme von Handgepäck.

7. Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, wenn
eisenden dadurch nicht belästigt werden, von den
in den Wagen mitgeführt werden, sofern Zoll- und
schriften solches gestatten. Für solche in den Wagen
mene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht aus-
sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen.
r denselben Voraussetzungen ist Reisenden IV. Classe
Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Trag-
Körben, Säcken, Kiepen rc. und anderen Gegen-
welche Fußgänger bei sich führen, nach Entscheidung
onsvorstandes gestattet.

ckscheine und Auslieferung des Gepäckes.

8. Gegen Einlieferung des Gepäckes, wobei die
g des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der
einen Gepäckschein. Dem Inhaber dieses Scheines,
itimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet
das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheines, welche
verwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit,
rt.

Der Inhaber des Gepäckscheines ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transporte aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäckes nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Locale der Gepäckexpedition zu verlangen. Will derselbe die sofortige Auslieferung des Gepäckes nicht erwarten, so kann er dasselbe innerhalb 24 Stunden nach dessen Ankunft in bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Scheines in der Gepäckexpedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten.

In Ermanglung des Gepäckscheines ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäckes nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

In der Regel soll das Gepäck nur auf der Station verabfolgt werden, wohin es aufgenommen ist. Insoferne Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften dieß gestatten, kann jedoch auf Verlangen des Reisenden das Gepäck auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäckes den Gepäckschein zurückzustellen und das Fahrbillet vorzuzeigen.

Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck.

§. 29. Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheines ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke, und zwar im Allgemeinen nach den im Abschnitt III (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) Ist von dem Reisenden ein höherer Werth nicht declarirt, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet; dieser kann jedoch in einem höheren Betrage als mit sechs Gulden Silber für jedes Kilogramm nach Abzug des Gewichtes des unversehrteu Inhaltes des bloß beschädigten Gepäckstückes nicht beansprucht werden.

b) Ist von dem Reisenden ein höherer Werth declarirt, so wird mit der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangenen 150 Kilometer, die das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, im Minimum 10 kr. beträgt und 2 pro mille der ganzen declarirten Summe nicht übersteigen darf.

Die Werthdeclaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckscheine eingeschrieben ist.

c) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§. 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Der Reisende, welchem das Gepäck nicht überliefert wer-en würde, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckscheine ag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäckes on der Gepäckexpedition bescheinigt werde.

Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, elches von dem Reisenden nicht zum Transporte aufgegeben orden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung er in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§§. 26, 27), ird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnerwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

In Verlust gerathene Gepäckstücke.

§. 30. Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von drei Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluß aller weiteren Entschädigungsansprüche desselben, die Zahlung der im §. 29 bestimmten Garantiesumme zu fordern.

Falls das verloren gegangene Gepäckstück später gefunden wird, ist hievon der Reisende, sofern sein Aufenthalt zu ermitteln ist, ungeachtet der Empfangnahme der Entschädigung, zu benachrichtigen, und kann derselbe innerhalb vier Wochen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des für den Verlust erhaltenen Schadenersatzes, und zwar nach seiner Wahl entweder am Bestimmungs-e oder frachtfrei am Aufgabsorte verabfolgt werde.

Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferungszeit.

§. 31. Die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit (§. 28) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:

1. Der für Versäumung der Lieferungszeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, kann nur im Betrage von 10 kr. für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks und jeden angefangenen Tag der Versäumniß bis dahin, daß das Gepäck als in Verlust gerathen anzusehen ist (§. 30), beansprucht werden. Will der Reisende die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung sich sichern, so hat er die dießfallsige Erklärung mindestens $^1/_2$ Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll und nach den Betriebsvorschriften geschehen kann, in der Gepäckexpedition abzugeben. Sie hat nur dann rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von dieser im Gepäckscheine vermerkt ist. Die hiefür zu entrichtende Vergütung darf 2 pro mille der angegebenen Interessesumme für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 50 kr. und unter Abrundung der zu entrichtenden Beträge auf ganze Kreuzer nicht übersteigen. Dagegen wird den Reisenden als Schadenersatz für die verspätete Lieferung derjenige Betrag desselben von der Eisenbahn geleistet, welcher innerhalb des declarirten Betrages nachgewiesen werden kann.

2. Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Gepäckträger.

§. 32. Auf denjenigen Stationen, wo sich Gepäckträger befinden, können die Reisenden sich derselben, jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäckes nach und von den Localen der Gepäckexpeditionen bedienen. Die Gepäckträger sind durch die Dienstabzeichen erkennbar und mit

gedruckten Dienstanweisung versehen, welche sie, sowie
edruckte Gebührentaxe, im Dienste bei sich führen und
Verlangen vorzeigen müssen. Sie haben eine mit der
mer des Gepäckträgers versehene Marke bei Empfang-
ie des Gepäckscheines zu verabfolgen.

Auf größeren Stationen müssen Einrichtungen bestehen,
e es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck ohne Ver-
ortlichkeit der Verwaltung einem Bahnbediensteten (Portier)
: eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewah-
zu übergeben.

Zurückgelassene Gegenstände.

§. 33. Alle im örtlichen Bezirke der Bahnverwaltung
in den Wagen zurückgelassenen, an die Eisenbahn ab-
erten Gegenstände werden mindestens drei Monate lang
wahrt. Erst nach Ablauf dieser Frist wird mit denselben
Maßgabe der bei den einzelnen Bahnen darüber be-
iden Bestimmungen verfahren.

Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, können
öglichst verkauft werden, sobald deren Verderben zu
chten steht, und wird in diesem Falle der Erlös bis zum
uf der festgesetzten Frist zur Disposition des Berechtigten
ten.

Im Uebrigen unterliegen dergleichen gefundene Gegen-
e der in den gesetzlichen Vorschriften vorgezeichneten
ndlung.

Die von einem Reisenden im Eisenbahnwaggon aus Versehen
ickgelassenen Gegenstände sind als im Gewahrsam der Eisenbahnver-
tung befindlich anzusehen. — Dem Conducteur, welcher vermöge seiner
nstvorschriften die Waggons revidirt und hiebei solche zurückgelassene
enstände findet, gebührt daher kein Finderlohn. (OGH. 18. Februar
t, Z. 1320; Röll Nr. 118.)

c. Beförderung von Leichen.

Beförderungsbedingungen.

§. 34. Der Transport einer Leiche muß, wenn er von
Ausgangsstation des Zuges erfolgen soll, wenigstens sechs
iden, auf einer Zwischenstation wenigstens zwölf Stunden
er angemeldet werden.

Die Leiche muß in einem Sarge luftdicht eingeschlossen,
dieser von einer *hölzernen* Kiste umgeben sein. Der
*sport kann auch im Leichen*wagen stattfinden.

Der Leiche muß ein Begleiter beigegeben werden, welcher ein Fahrbillet zu lösen hat.

Bei der Aufgabe muß der vorschriftsmäßige Leichenpaß beigebracht werden, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ablieferung der Leiche zurückstellt. Die tarifmäßigen Transportgebühren müssen bei der Aufgabe entrichtet werden.

Wer unter falscher Declaration Leichen zur Beförderung bringt, hat außer der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte das Vierfache dieser Frachtgebühr als Conventionalstrafe zu entrichten.

Innerhalb sechs Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation muß die Leiche abgeholt werden, widrigenfalls sie nach der Verfügung der Ortsobrigkeit beigesetzt wird.

Nach einer Mittheilung des Ministeriums des Innern vom 3. August 1871, Z. 9404, sind nunmehr in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern neben der politischen Landesstelle auch die politischen Bezirksbehörden und die Communalämter (Magistrate) der mit einem eigenen Gemeindestatute versehenen Städte zur Ausstellung von Leichenpässen ermächtigt. (HM. 13. Aug. 1871, Z. 16867, C. B. 1871 : 68.)

d. Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen.

Annahme und Beförderung. Einlieferungszeit.

§. 35. Equipagen und andere Fahrzeuge werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Sie müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Expedition aufgeliefert werden. Auf Zwischenstationen kann auf eine sichere Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden.

Equipagen und andere Fahrzeuge mit den Eil- und Schnellzügen zu befördern, ist die Eisenbahn nicht gehalten.

Die Reisenden dürfen während der Fahrt nicht in ihren Equipagen bleiben.

Auslieferung.

§. 36. Nach Ankunft auf der Bestimmungsstation wird gegen Rückgabe der etwa ertheilten Quittung die Equipage oder das Fahrzeug ausgeliefert und muß spätestens innerhalb

2 Stunden abgeholt werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Trifft dagegen der Zug auf der Bestimmungsstation erst später ein, so läuft diese Frist erst von Morgens 6 Uhr des folgenden Tages an. Für jede Stunde längeren Verweilens ist die Verwaltung ein Standgeld zu fordern berechtigt.

Belassung von Reisegepäck in den Equipagen.

§. 37. Den Begleitern der Equipagen und Fahrzeuge steht es frei, Reisegepäck (§. 24) in denselben zu belassen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegenstehen (siehe §. 38).

Haftpflicht der Eisenbahn für Fahrzeuge.

§. 38. Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güterverkehr geltenden Bedingungen und Abreden, soweit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Sie haftet aber nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird.

Dabei gilt als bedungen, daß bei Verfolgung von Entschädigungsansprüchen für Verlust oder Beschädigung der der Schadensberechnung nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber declarirten Werth nicht übersteigen soll.

Eine solche Werthangabe ist nur für die Equipage oder für das Fahrzeug selbst, nicht für die darin befindlichen Gegenstände (§. 37) zulässig.

In Bezug auf letztere haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, für Schäden anderer Art aber nur, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Ist Werthangabe gewählt, so wird der im Tarif angegebene Transportspreis der Equipage oder des Fahrzeuges um einen bestimmten Satz erhöht. Dieser Satz darf 1 pro mille der für jedes Fahrzeug declarirten ganzen Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 5 kr. und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf ganze Kreuzer nicht übersteigen. Ist Werthangabe nicht erfolgt, so gilt als bedungen, daß der nach *den gesetzlichen* Bestimmungen zu ermittelnde und zu

ersetzende Werth jedes Fahrzeuges, einschließlich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 450 fl. Silber übersteigen soll.

Die Angabe eines höheren Werthes als 450 fl. für eine unter Begleitung versendete Equipage hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; die Angabe eines höheren Werthes der ohne Begleitung versendeten Equipagen erfolgt nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften (§. 68).

Lieferungszeit.

§. 39. Der Transport begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge, welche mit den Personenzügen befördert werden, geschieht mit dem Zuge bis zur Bestimmungsstation, zu welchem sie aufgegeben sind; sofern sie aber unterwegs aus einem Zuge in einen anderen übergehen müssen, brauchen sie erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge einzutreffen.

Die Lieferungszeit für alle anderen Equipagen und Fahrzeuge ist die für gewöhnliches Gut vorgesehene.

Die Haftpflicht für den durch Versäumung dieser Lieferfrist entstandenen Schaden erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als auf Zahlung von höchstens 15 fl. für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumniß. Die Declaration eines höheren Interesses der rechtzeitigen Lieferung begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; für Equipagen ohne Begleitung erfolgt die Declaration nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7·5 Kilometer und für jede angefangenen 30 fl. der ganzen declarirten Summe $1/4$ kr. unter Abrundung auf ganze Kreuzer mit einem Minimalsatze von 15 kr. nicht übersteigen darf.

c. Beförderung von lebenden Thieren.

Annahme. Ein- und Ausladen. Ausschließung kranker und wilder Thiere.

§. 40. Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung

angenommen. Der Absender, beziehungsweise Empfänger muß das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen, sich auch von der sicheren Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

Kranke Thiere werden zur Beförderung nicht angenommen. Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden Sanitätsvorschriften.

Zum Transporte wilder Thiere ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Bei der Beförderung anderer lebender Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die Begleiter haben — sofern der Stationsvorstand nicht Ausnahmen zuläßt — ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und die Beaufsichtigung des Viehes während des Transportes zu bewirken. Bei kleinem Vieh, insbesondere Geflügel, wenn es in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen (luftigen und hinlänglich geräumigen Behältern) aufgegeben wird, bedarf es der Begleitung nicht.

Die den Sendungen von Hornvieh in Wagenladungen beigegebenen Viehbegleiter sind auf der Hin- und Rückfahrt unentgeltlich zu befördern.

Besteht eine Sendung aus mehreren Wagenladungen, so hat auf je drei Wagen ein Begleiter diese Begünstigung zu genießen.

Die Begleiter sind im Sinne des Punktes 86 der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen, ad 2, unterzubringen, und haben die Beaufsichtigung und Wartung des Viehes während des Transportes zu bewirken.

Die Begünstigung der freien Fahrt der Viehbegleiter erlischt, sobald dieselben einen andern Zug als den, mit welchem die Thiere transportirt werden, benützen wollen. (HM. 22. December 1881, Z. 41101, CB. 1882 : 1.)

Beförderung von Hunden.

§. 41. Die Beförderung der Hunde geschieht in abgesonderten Behältnissen.

Der Transportpreis muß bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Scheines bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung nach beendigter Fahrt der Hund verabfolgt wird. Hunde, welche nach Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren, ist die Verwaltung nicht verpflichtet. Diese Bestimmungen finden jedoch nur auf solche Hunde Anwendung, welche als Begleiter von Passagieren mit Personenzügen befördert werden, anderenfalls

gelten für die Beförderung von Hunden ebenfalls die allgemeinen Vorschriften der §§. 40 und 43.

Beförderung von Pferden.

§. 42. Mit welchen Zügen und in welcher Zahl die Beförderung von Pferden stattfindet, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab.

Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen bereit stehen. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens früh vor 7 Uhr abgeht, müssen die Pferde bis 8 Uhr Abends angemeldet werden.

Auf die Versendung von Zwischenstationen ab kann mit Sicherheit nur im Falle vorhergehender Verständigung mit dem Stationsvorstande gerechnet werden.

Bei der Ankunft am Bestimmungsorte werden die Pferde gegen Rückgabe der etwa ausgestellten Beförderungsscheine ausgeliefert, das Abführen derselben muß spätestens eine Stunde nach der Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen.

Mit Ablauf dieser Frist ist, selbst wenn die Pferde im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, die Eisenbahnverwaltung ein Standgeld zu erheben berechtigt.

Der Fahrpreis der Pferde ist am Abgangsorte zu entrichten.

Beförderung von anderen Thieren.

§. 43. Die Quantität der gleichzeitig zu befördernden sonstigen Thiere, sowie die Züge, mit welchen sie zu befördern, bestimmt die Eisenbahn. Namentlich hängt die Mitnahme einzelner Stücke davon ab, ob paßlicher Raum vorhanden ist und kann daher im voraus nicht zugesichert werden.

Der Fahrpreis ist am Absendungsorte zu erlegen.

Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre kann der Fahrpreis bei Aufgabe gegen Frachtbrief nach Wahl des Aufgebers auch an den Empfänger zur Zahlung überwiesen werden.

Die Thiere müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht und, wenn der Zug in der Nachtzeit oder des Morgens vor 7 Uhr abgeht, bis 8 Uhr Abends vorher angemeldet werden. Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte werden die Thiere gegen Rückgabe der Beförderungsscheine ausgeliefert; das Ausladen und Abtreiben muß spätestens zwei Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen. Nach Ablauf dieser Frist ist die Eisenbahn-

ltung berechtigt, die Thiere auf Gefahr und Kosten des nders in Verpflegung zu geben oder ein Standgeld zu n, falls sie dem Vieh einen ferneren Aufenthalt auf Bahnhofe gestattet.

Nach den §§. 42 und 43 des Betriebsreglements ist die Bestimmung ber, zu welchen Zügen und in welcher Anzahl Pferde und andere re zur Beförderung angenommen werden, dem Ermessen der Eisenbahn imgegeben, während anderseits für die Anmeldung und Bereitstellung Thiere in den Stationen gewisse Termine festgestellt sind, welche die nder einzuhalten haben.

Diese Anordnung erheischt, daß die betreffenden Züge für die Dauer Fahrplanperiode festgesetzt und durch Kundmachung, sowie durch An- in den Expeditionslocalen zur allgemeinen Kenntniß gebracht en, wie es auch nicht minder nothwendig erscheint, für den Anschluß- hr mit den betheiligten Bahnverwaltungen derartige Vereinbarungen effen, daß bei der Viehbeförderung unnöthige Aufenthalte auf den rgangsstationen vermieden werden. (HM. 27. April 1875, Z. 12927, 1875 : 49).

Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere.

. 44. Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und ädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde onstiger lebender Thiere richtet sich nach den für den verkehr im Abschnitte III enthaltenen Vertragsbedin- n, soweit solche auf den Transport von Thieren an- bar sind.

Die Eisenbahn haftet aber nicht für den Schaden, welcher er mit dem Transporte der Thiere für dieselben ver- nen besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher sondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Be- gung durch Entspringen, Fallen, Stoßen, Ersticken oder onstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während Transportes oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhofe nden ist. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher er Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die) geforderte Begleitung bezweckt wird. Dahin sind alle ren zu rechnen, welche nicht aus einer von der Eisen- zu vertretenden Beschädigung des zum Transporte be- n Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, e durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung hiere während des Transportes abgewendet werden können.

Tritt Ersatzpflicht ein, so bilden, sowohl in Verlust- wie eschädigungsfällen, der vom Aufgeber declarirte Werth, aber eine solche Werthangabe nicht erfolgt ist, die den Beträge die Maximalentschädigungssätze:

300 fl. — kr. für ein Pferd,
100 „ — „ „ „ Füllen bis zu einem Jahr,
150 „ — „ „ einen Mastochsen,
100 „ — „ „ ein Haupt-Rindvieh,
12 „ 50 „ „ „ Kalb bis zu einem Jahr,
45 „ — „ „ „ Mastschwein,
17 „ 50 „ „ „ mageres Schwein,
5 „ — „ „ „ Ferkel bis zu drei Monaten,
10 „ — „ „ „ Schaf oder eine Ziege,
5 „ — „ „ einen Hund,
50 „ — „ „ 100 Kilogramm sonstiger Thiere.

Ist Werthangabe gewählt, so ist neben dem tarifmäßigen Transportpreise ein Zuschlag zu bezahlen, welcher 1 pro mille der ganzen declarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 5 kr. und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf ganze Kreuzer nicht übersteigen darf.

Die Angabe eines höheren Werthes hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in solchen Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

Die Eisenbahn trifft daher im Falle unterlassener Beistellung von Begleitern seitens des Versenders keine Haftung für das Ersticken der Thiere, welches als Folge des Selbstschließens der Wagenthüre eingetreten ist. (OGH. 16. März 1871, Z. 10051; Röll Nr. 73.)

Die Ersatzpflicht für den Schaden, welchen ein aus dem Eisenbahnwaggon entsprungenes Thier auf fremdem Grund und Boden verursacht, trifft nicht die Eisenbahn, sondern den Eigenthümer des Thieres. (OGH. 14. November 1877, Z. 5748; Röll Nr. 229.)

Lieferungszeit.

§. 45. Die Lieferungszeit setzt sich aus Expeditions- und Transportfrist zusammen und darf nicht mehr betragen als:

1. an Expeditionsfrist . . . . 1 Tag
2. an Transportfrist für jede auch nur angefangenen 300 Kilometer . . . . 1 Tag.

Sie beginnt mit der auf die Abstämpelung des Frachtbriefes oder Aushändigung des Gepäcks- oder Beförderungsscheines folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Vieh auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.

Der Lauf der Lieferungsfristen ruht für die Dauer des Aufenthaltes des Viehes auf den Tränkestationen.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre kann von der obersten Aufsichtsbehörde für den Uebergang von einer Bahn auf die andere oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden für jeden Uebergang bewilligt werden.

Der Lauf der Lieferungsfristen ruht auch für die Dauer der Verzögerung der Viehtransporte aus Anlaß der ärztlichen Viehbeschau.

Im Uebrigen kommen für die Berechnung derselben sowie auch für die Folgen versäumter Lieferungszeit die im Abschnitte III für Eilgut enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre gilt dieß für die Folgen versäumter Lieferungsfrist nur insofern, als die Transporte zum Eilguttarife befördert werden; es werden daher die Bestimmungen des Abschnittes III für Eilgut oder Fracht in Anwendung gebracht, je nachdem das Vieh als Eilgut oder als Frachtgut zur Beförderung gelangt.*)

Die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, kann jedoch in der §. 28 al. 2 für Gepäck bestimmten Frist verlangt werden. Die Declaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7·5 Kilometer und für jede angefangenen 30 fl. der ganzen declarirten Summe $^1/_{10}$ kr. unter Abrundung auf ganze Kreuzer mit einem Minimalsatze von 15 kr. nicht übersteigen darf.

---

*) Der Verwaltung wird eröffnet, daß die 2. Anmerkung zu §. 45 des Betriebsreglements bloß auf den unmittelbar vorhergehenden Absatz bezogen werden darf, und daß durch dieselbe nur ein Unterschied in der Haftung für Versäumung der Lieferzeit begründet wird, indem die in §. 70 des Betriebsreglements für Eilgut oder Frachtgut verschieden festgesetzten Lieferzeitentschädigungen auch bei Viehtransporten zur Anwendung zu gelangen haben, je nachdem der Tarif für Eilgut oder Frachtgut bezahlt wird.

Der kgl. ungar. Communicationsminister, mit welchem ich dießfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone. (HM. 1. März 1885, Z. 5848, CB. 1885 : 29.)

III. Beförderung von Gütern.

Uebergang von Bahn zu Bahn.

§. 46. Der Transport von Gütern erfolgt von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne daß es behufs des Ueberganges von einer Bahn auf die andere einer Vermittlungsadresse bedarf.

Uebernahme von Gütern.

§. 47. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transporte zu übernehmen, welches nicht ordnungsmäßig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt. In dieser Erklärung sind die einzelnen Colli zu specificiren und zu beschreiben.

Für die von dem Versender hinsichtlich des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung abzugebende Erklärung ist der Wortlaut durch ein Formular vorgeschrieben (cfr. Anlage A), welches in den Expeditionen bereitgehalten wird.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Colli müssen mit den dießfallsigen Angaben im Frachtbriefe (cfr. §. 50 Nr. 3) genau übereinstimmen.

Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, daß seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dieß ohne besondere Schwierigkeit gestattet.

Die Generalinspection hat die von der Verwaltung der Staatseisenbahngesellschaft vorgelegte Kundmachung der österreichisch-ungarischen Bahnverwaltungen, betreffend die Signirung der Stückgüter, mir zur Entscheidung vorgelegt.

Ich nehme im Interesse einer geregelten Beförderung und Zustellung der Güter keinen Anstand, der Einführung der im §. 47 des Eisenbahnbetriebsreglements vorgesehenen obligatorischen Bezeichnung von Stückgütern mit dem Namen der Bestimmungsstation mit dem Beisatze meine Zustimmung zu geben, daß die Gebühr für eine bahnseitige Signirung der Güter nur dann eingehoben werden darf, wenn selbe in der für das *Publikum* vorgezeichneten dauerhaften Weise und nicht etwa durch die bis*her übliche* bahnseitige Bezettelung der Colli erfolgt.

Was nun die vorgeschriebene Signirung „in dauerhafter Weise" anbelangt, so wird hierunter wohl beispielsweise die Bezeichnung von Holzkisten, Ballen u. dgl. mittelst Tinte oder Farbe und bei Gegenständen, wo dieß unthunlich ist, wie z. B. bei Eisengeräthen u. dgl., die Befestigung eines mit dem Stationsnamen versehenen Holz- oder Blechtäfelchen zu verstehen sein. (HM. 28. Sept. 1876, Z. 28914, CB. 1876 : 111.)

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

§. 48. A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. alle solche Güter, die — wegen ihres Gewichtes oder Umfanges, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft — nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn sich zum Transporte nicht eignen;

2. die postzwangspflichtigen Gegenstände;

3. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage D Anwendung finden, insbesondere:

a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches, sowie alle Nitroglycerinpräparate, deren Eisenbahntransport für Oesterreich und Ungarn nicht ausdrücklich durch eine specielle Verfügung gestattet ist;

b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse, soferne nicht in Oesterreich und Ungarn eine besondere Bewilligung gegeben wird (wegen Dynamitpatronen vergleiche Anlage D Nr. I);

c) pikrinsaure Salze, sowie explosive Gemische, welche pikrinsaure und chlorsaure Salze enthalten;

d) Knallquecksilber (wegen Zündungen und Zündhütchen vergleiche Anlage D Nr. I und III) Knallsilber und Knallgold, sowie die damit dargestellten Präparate;

e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten (wegen Zündbänder und Zündblättchen (amorces) vergleiche Anlage D Nr. IIIa);

f) geladene Schußwaffen.

Im Auslande sind Fälle vorgekommen, daß Explosivkörper, versehen mit Zündvorrichtungen (sogenannte Höllenmaschinen) in verbrecherischer Absicht *als Reisegepäck oder Fracht* auf Eisenbahnen aufgegeben wurden.

Da die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, daß auch im Inlande derartige Versuche unternommen werden könnten, wird die Landesstelle aufgefordert, die unterstehenden Behörden und Sicherheitsorgane auf das mögliche Vorkommen derartiger Sendungen aufmerksam zu machen, wobei bemerkt wird, daß seitens der Ministerien des Handels und der Finanzen, die Post- und Eisenbahn-, bezw. die Zollorgane angewiesen worden sind, auf derlei gefährliche Sendungen zu invigiliren und für den Fall, als seitens dieser Organe eine Sendung als verdächtig oder bereits als gefährlich erkannt werden sollte, hievon die Sicherheitsorgane behufs Veranlassung des dießfalls Erforderlichen ungesäumt zu verständigen.

Was die Einrichtung und Behandlung derartiger verdächtiger oder gefährlicher Sendungen anbelangt, wird den Sicherheitsorganen Nachstehendes zur Darnachachtung mitzutheilen sein:

Die betreffenden Frachtstücke besitzen entweder eine Einrichtung, durch welche beim Oeffnen derselben die Explosion herbeigeführt wird, oder es befindet sich in dem Collo neben oder innerhalb des Explosivstoffes ein, dem Uhrwerke ähnlicher Mechanismus, welcher nach einer gewissen Zeit durch einen Schlag die Initialzündung und dadurch auch den Explosivstoff zur Detonation bringt. In beiden Fällen dürften derartige Collis wohl kaum ein Merkmal ihrer gefährlichen Construction schon im Aeußern zur Schau tragen, und es könnte im letzteren Falle auf das Vorhandensein eines Uhrwerkes nur durch das eventuell hörbare Ticken oder Schnurren desselben geschlossen werden.

Ein derartiges explosionsverdächtiges Frachtstück ist mit der größten Vorsicht zu behandeln, daher insbesondere vor Fall und Stoß zu bewahren und wird behufs Behandlung desselben, bezw. behufs Anordnung der dießfalls erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen, sofort ein Sachverständiger zu berufen sein.

Ist ein Sachverständiger nicht gleich an Ort und Stelle, so wird bis zu dessen Ankunft dafür zu sorgen sein, daß das betreffende Frachtstück entsprechend deponirt und bewahrt werde.

Zu diesem Zwecke wird das Frachtstück vorsichtig ins Freie oder in einen abseits im Freien gelegenen Schuppen, Stadel u. dgl. zu tragen und dort, damit dasselbe etwas vom Boden abstehe, auf eine leere Kiste oder Tonne zu stellen und vor Nässe zu bewahren sein. Das betreffende Bauobject muß jedoch so gelegen sein, daß die Explosion an Nachbarsobjecten nicht leicht einen Schaden anrichten kann.

Wenn weicher sandiger oder lehmiger Boden vorhanden ist, ist die Kistenunterlage nicht nöthig, ja es empfiehlt sich dort, wo weiche steinfreie Erde anzutreffen ist, das Frachtstück in einer abgelegenen, gut abgewässerten, mit Brettern und Erde, oder mit Brettern, Faschinen und Erde möglichst leicht zugedeckten Grube zu verwahren.

Die Distanz des Deponirungsortes von etwa bedrohten Nachbarsobjecten muß im Sinne der Sprengmittelverordnung vom 2. Juli 1877, RGB. Nr. 68, mindestens 100 Meter betragen, wobei vorausgesetzt wird, daß die betreffenden Colli nicht mehr als 100 Kilogramm Explosivstoff enthalten.

Der mit der Bewachung des deponirten Frachtstückes betraute Wachmann wird behufs seines persönlichen Schutzes in einer Entfernung von mindestens 100 Meter von dem Deponirungsorte und an einer gegen diesen Ort möglichst geschützten Stelle zu postiren sein.

Wird vermuthet, daß in dem betreffenden Collo sich die sog. Höllenmaschine mit Zünduhr befindet, so erscheint es angezeigt, daß dasselbe durch mindestens drei Tage länger überwacht werde, als Zeit erforderlich ist, *damit das* Collo in die Hände des Adressaten gelangt. (M. d. J. 5. Jän. *1885*, Z. 15896 publicirt.)

B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:

1. Die in Anlage D verzeichneten Gegenstände.

Für deren Annahme und Beförderung sind die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen maßgebend;

2. Gold- und Silberbarren, Platina, gemünztes und Papiergeld, geldwerthe Papiere, Documente, ferner Pretiosen, die Edelsteine, echte Perlen u. dgl.

Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn.

Als geldwerthe Papiere im Sinne des Abs. 1 sind nicht anzusehen: gestämpelte Postkarten, Postanweisungsformulare, Briefumschläge und Streifbänder, Postfreimarken, Stämpelbogen und Stämpelmarken, sowie ähnliche amtliche Werthzeichen.

3. Gemälde und andere Kunstgegenstände, dann Antiquitäten.

Zur Uebernahme der Beförderung ist die Eisenbahnverwaltung nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen eine Werthangabe enthalten ist.

4. Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung außergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht.

Die Beförderung solcher Gegenstände kann von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

C. Wer Gegenstände der unter lit. A Nr. 3 dieses Paragraphen oder der in der Anlage D erwähnten Art unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgibt, oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln außer Acht läßt, hat neben den durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Kilogramm des Bruttogewichtes solcher Versandtstücke eine schon durch die Auflieferung verwirkte Conventionalstrafe von sechs Gulden zu erlegen und haftet außerdem für allen etwa entstehenden Schaden.

Abschluß des Frachtvertrages.

§. 49. Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme *erfolgende* Aufdrückung des Expeditionsstämpels *seitens der Expedition* der Absendestation geschlossen.

Die Aufdrückung des Expeditionsstämpels erfolgt ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe declarirten Gutes (cfr. §. 55 al. 2). Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten und gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

Frachtbriefe.

§. 50. Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen gedruckten, von der Eisenbahnverwaltung gestämpelten Frachtbriefe begleitet sein. Es gelten dafür folgende einzelne Bestimmungen:

1. Für die laut §. 48 lit. B nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, sowie für die vom Versender und Empfänger auf- und abzuladenden Güter und für die unter Zoll- und Steuercontrole stehenden Waaren sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Ferner dürfen nur solche Gegenstände in denselben Frachtbrief aufgenommen werden, welche nach ihrer Beschaffenheit ein Zusammenladen ohne Nachtheil gestatten.

Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Versender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen eigenen Frachtbrief dem Gute beizugeben.

2. Der nach §. 49 abgestämpelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender; jedoch macht bei Gütern, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung dieses Reglements, des Tarifes oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichtes oder der Menge des Gutes in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn, sofern nicht die Verwiegung der Wagenladung oder der Güter, welche dieselbe bilden, erfolgt und die Stückzahl oder das Gewicht, letzteres durch den Wägestämpel von der Abgangsstation auf dem Frachtbriefe, bescheinigt ist. Den Anträgen auf bahnseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichtes der Güter in Wagenladungen muß die Eisenbahn gegen eine von der Aufsichtsbehörde festzusetzende Gebühr nachkommen, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt ermöglichen, beziehungsweise sofern die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen.

Hat eine bahnseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichtes nicht stattgefunden, so muß der Beweis über Ge-

wicht und Menge auf andere Weise als durch Berufung au
den Frachtbrief erbracht werden.

Auf Verlangen des Absenders ist der Stämpel der Ex-
pedition der Absendestation (§. 49), welcher für das Datum
der Aufgabe des Gutes allein maßgebend ist, in seiner Gegen-
wart dem Frachtbriefe aufzudrücken.

Die Annahme von Frachtbriefen, welche von den Be-
stimmungen dieses Reglements abweichende Vorschriften ent-
halten, kann verweigert werden. Frachtbriefe, mit welchen
das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Fracht-
führer befördert worden, werden auch als Beilagen zu den
Eisenbahnfrachtbriefen nicht angenommen.

3. In dem Frachtbriefe sind Ort und Datum der Aus-
stellung anzugeben und die Güter nach Zeichen, Nummern,
Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Fracht-
stücke (Colli), die Güter aber, welche nach den besonderen Vor-
schriften der annehmenden Eisenbahn nicht nach Gewicht an-
genommen werden, nach dem Inhalte dieser Vorschriften deut-
lich und richtig zu bezeichnen.

Der Frachtbrief muß die Unterschrift des Absenders oder
eine gedruckte, beziehungsweise gestämpelte Zeichnung seines
Namens, sowie die deutliche und genaue Bezeichnung des
Empfängers und des Bestimmungsortes enthalten.

Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte
verschiedene Wege, so ist im Frachtbriefe neben der Adresse
der Transportweg bestimmt anzugeben und muß dieser von
Seiten der Bahn eingehalten werden. Fehlt die Angabe des
Transportweges, so wählt die Versandtexpedition auf Gefahr
des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse
am zweckmäßigsten erscheint.

4. Der Versender bürgt für die Richtigkeit der Angaben
des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichti-
gen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe
entspringen.

Die Eisenbahnexpedition ist befugt, die Uebereinstimmung
des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem
Inhalte in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder
deren Bevollmächtigten, oder nöthigenfalls in Gegenwart von
mindestens zwei Zeugen zu prüfen und verificiren zu lassen.

Bei unrichtiger Angabe des Gewichtes oder Inhaltes
erhebt jede Eisenbahn außer der Nachzahlung der etwa
fehlenden Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte

eine Conventionalstrafe nach Maßgabe ihrer besonderen Vorschriften von dem Versender oder Empfänger erheben.

5. Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn, so hat derselbe, sofern ihm die nach den besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen etwa gestattete Ausstellung eigener „Aufnahmsscheine“ nicht genügt, 2 gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eines ihm von der Eisenbahnexpedition mit der Bezeichnung „Duplicat“ vollzogen zurückgegeben wird.

Dieses Duplicat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheines.

6. Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen, oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, soll der Versender wegen des Weitertransportes auf dem Frachtbriefe die Eisenbahnstation bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat (cfr. §§. 61 und 65).

7. Das Formular zum Frachtbriefe ist in den Anlagen B und C vorgeschrieben und auf allen Stationen zu den in den Tarifen angezeigten Preisen käuflich zu haben.

Frachtbriefe, welche nicht für Rechnung von Eisenbahnverwaltungen gedruckt sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formulare der zuvorigen Stämpelung seitens einer der Verwaltungen, in deren Bereich sie in Gebrauch genommen werden sollen, gegen eine im Tarife festgesetzte Gebühr. Diese Stämpelung kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe zu diesem Zwecke vorgelegt werden.

Es ist gestattet, auf die Rückseite des Frachtbriefes ohne Beeinträchtigung des für die bahnseitige Behandlung desselben bestimmten Raumes die Firma des Ausstellers aufzudrücken.

8. An Orten, wo mehrere Verwaltungen Güterexpeditionen haben, sind die von der einen Verwaltung gestämpelten Frachtbriefe auch von der anderen als giltig anzuerkennen.

9. Die Ausstellung anderer Erklärungen und Urkunden als die des Frachtbriefes darf nicht gefordert werden, sofern nicht das Handelsgesetz oder dieses Reglement eine Ausnahme gestattet; ebenso dürfen die Frachtbriefe keine Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder dieses Reglement für statthaft erklärt worden sind.

Die unrichtige Bezeichnung des Wohnortes des Adressaten im Frachtbriefe entschuldigt nicht die Ausfolgung des Frachtgutes an eine andere als die im Frachtbrief bezeichnete Person. (OGH. 5. Juli 1871, Z. 4359; RGll Nr. 78.)

Zur Beseitigung mehrfach aufgetauchter Zweifel wird der Verwaltung eröffnet, daß die Ausstellung einer Empfangsbestätigung über ein der Bahn zur Beförderung übergebenes Gut, sei es durch Ausfertigung eines Aufnahmsscheines, sei es durch Zurückstellung des bahnseitig unterfertigten Frachtbriefduplicats, laut §. 50 Punkt 5 des Eisenbahnbetriebsreglements nur über Wunsch der Parteien zu erfolgen hat, mithin auch ganz unterbleiben kann.

Es ist selbstverständlich, daß in einem solchen Falle, wenn die Partei einerlei wie immer geartete Empfangsbestätigung beansprucht, derselben auch die tarifmäßige Aufnahmsscheingebühr nicht angerechnet werden kann; hiedurch wird jedoch an der Verpflichtung der Bahnverwaltungen, bezw. der Parteien, die ärarische Stämpelgebühr für den Aufnahmsact auf jeden Fall zu entrichten (HME. v. 2. April 1873, Z. 9877), nichts geändert. Hienach sind die unterstehenden Organe zu instruiren. (HM. 28. Juni 1877, Z. 19064, CB. 1877 : 74.)

Es kommen Fälle vor, daß die Versandtexpeditionen, bei unterlassener Routenvorschreibung eine Route wählen, welche nicht der zweckmäßigsten, resp. billigsten Abfertigungsweise entspricht. Die Parteien reclamiren sodann, unter Hinweis auf die billigste Route, die durch die Wahl des Transportweges entstandenen Portodifferenzen. Die Generalinspection hat entschieden, daß die Restitution von Portodifferenzen in solchen Fällen ungeachtet des Erlasses vom 29. Dec. 1881, Z. 15539, auch fernerhin statthaft erscheint. (GJ. 14. Febr. 1882, Z. 1958, CB. 1882 : 34.)

[V]erordnung der Ministerien der Finanzen und [d]es Handels vom 1. April 1884, RGB. Nr. 41,

[bet]reffend die obligatorische Einführung von Eisenbahnfrachtbriefen mit eingedrucktem Stämpelzeichen.

1. Vom 1. Jänner 1885 angefangen dürfen, mit den durch das [Stäm]pelgesetz normirten Ausnahmen, im Gebiete der im Reichsrathe ver[treten]en Königreiche und Länder, und zwar bei der Aufgabe nach öster[reich]isch-ungarischen Stationen unter allen Umständen, und bei der Auf[gabe] nach außerhalb Oesterreich-Ungarn gelegenen Stationen in allen Fällen, [wo n]icht für gewisse Verbandverkehre mit Genehmigung der Eisenbahn[aufsic]htsbehörde von den allgemein vorgeschriebenen abweichende Formu[lare e]ingeführt sind, nur Frachtbriefe mit eingedrucktem Stämpelzeichen [zur V]erwendung gelangen.

Diese Frachtbriefe sind auf Papier von 37 Centimeter Breite und [... Ce]ntimeter Höhe gedruckt, welches für Frachtgut weiß, für Eilgut [...]t.

Das Stämpelzeichen zu 1 und 5 kr. ist im Schwarzdrucke mit dem [...]n relief ausgeführt, und links von der Aufschrift „Frachtbrief“ [„Ei]lfrachtbrief“ angebracht.

Den Frachtbriefen ist auf der linken Seite oberhalb der Bezeich[nung de]s Wagens als Firmastämpel für die Eisenbahnverwaltungen der [...]r mit der Umschrift „Für die österreichischen Eisenbahnverwaltungen. [...] k. k. Hof- und Staatsdruckerei“ aufgedruckt.

[...]s steht *Jedermann frei, auf den Frachtbriefen* sofort bei Bestellung [... Na]*men oder seine Firma* und seine Adresse, und zwar entweder

eine Conventionalstrafe nach Maßgabe ihrer besonderen Vor-
schriften von dem Versender oder Empfänger erheben.

5. Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgte[n]
Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn, so hat derselbe, so-
fern ihm die nach den besonderen Vorschriften einzelner Ver-
waltungen etwa gestattete Ausstellung eigener „Aufnahm[e]-
scheine" nicht genügt, 2 gleichlautende Exemplare des Fracht-
briefes einzureichen, deren eines ihm von der Eisenbahn-
expedition mit der Bezeichnung „Duplicat" vollzogen zurück-
gegeben wird.

Dieses Duplicat hat nicht die Wirkung des das Gut b[e]-
gleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheines.

6. Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche a[n]
einer Eisenbahn nicht gelegen, oder nach Eisenbahnstatione[n],
welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, soll d[er]
Versender wegen des Weitertransportes auf dem Frachtbrie[fe]
die Eisenbahnstation bezeichnen, von welcher der Adressat d[en]
Weitertransport zu besorgen hat (cfr. §§. 61 und 65).

7. Das Formular zum Frachtbriefe ist in den Anlag[en]
B und C vorgeschrieben und auf allen Stationen zu den [in]
den Tarifen angezeigten Preisen käuflich zu haben.

Frachtbriefe, welche nicht für Rechnung von Eisenbah[n]-
verwaltungen gedruckt sind, unterliegen behufs Feststellun[g]
ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formula[r]
der zuvorigen Stämpelung seitens einer der Verwaltungen, [in]
deren Bereich sie in Gebrauch genommen werden sollen, geg[en]
eine im Tarife festgesetzte Gebühr. Diese Stämpelung kan[n]
verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 10[0]
Frachtbriefe zu diesem Zwecke vorgelegt werden.

Es ist gestattet, auf die Rückseite des Frachtbriefes oh[ne]
Beeinträchtigung des für die bahnseitige Behandlung desselb[en]
bestimmten Raumes die Firma des Ausstellers aufzudrück[en].

8. An Orten, wo mehrere Verwaltungen Güterexpedition[en]
haben, sind die von der einen Verwaltung gestämpelten Fra[cht]-
briefe auch von der anderen als giltig anzuerkennen.

9. Die Ausstellung anderer Erklärungen und Urkun[den]
als die des Frachtbriefes darf nicht gefordert werden, so[fern]
nicht das Handelsgesetz oder dieses Reglement eine Ausna[hme]
gestattet; ebenso dürfen die Frachtbriefe keine Erklärun[gen]
oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Hand[els]-
gesetz oder dieses Reglement für statthaft erklärt worden [sind].

chtige Bezeichnung des Wohnortes des Adressaten im Fracht-
bigt nicht die Ausfolgung des Frachtgutes an eine andere
achtbrief bezeichnete Person. (OGH. 5. Juli 1871, Z. 4359;

itigung mehrfach aufgetauchter Zweifel wird der Verwaltung
die Ausstellung einer Empfangsbestätigung über ein der
förderung übergebenes Gut, sei es durch Ausfertigung eines
ines, sei es durch Zurückstellung des bahnseitig unterfertigten
plicates, laut §. 50 Punkt 5 des Eisenbahnbetriebsreglements
nsch der Parteien zu erfolgen hat, mithin auch ganz unter-

bstverständlich, daß in einem solchen Falle, wenn die Partei
immer geartete Empfangsbestätigung beansprucht, derselben
näßige Aufnahmsscheingebühr nicht angerechnet werden kann;
jedoch an der Verpflichtung der Bahnverwaltungen, bezw.
die ärarische Stämpelgebühr für den Aufnahmsact auf jeden
hten (HME. v. 2. April 1873, Z. 9877), nichts geändert.
die unterstehenden Organe zu instruiren. (HM. 28. Juni
4, CB. 1877 : 74.)

en Fälle vor, daß die Versandtexpeditionen, bei unterlassener
eibung eine Route wählen, welche nicht der zweckmäßigsten,
Abfertigungsweise entspricht. Die Parteien reclamiren so-
inweis auf die billigste Route, die durch die Wahl des Trans-
standenen Portodifferenzen. Die Generalinspection hat ent-
die Restitution von Portodifferenzen in solchen Fällen unge-
lasses vom 29. Dec. 1881, Z. 15539, auch fernerhin statthaft
J. 14. Febr. 1882, Z. 1958, CB. 1882 : 34.)

ng der Ministerien der Finanzen und dels vom 1. April 1884, RGB. Nr. 41,

obligatorische Einführung von Eisenbahnfrachtbriefen mit eingedrucktem Stämpelzeichen.

1. Jänner 1885 angefangen dürfen, mit den durch das
normirten Ausnahmen, im Gebiete der im Reichsrathe ver-
greiche und Länder, und zwar bei der Aufgabe nach öster-
ischen Stationen unter allen Umständen, und bei der Auf-
rhalb Oesterreich-Ungarn gelegenen Stationen in allen Fällen,
gewisse Verbandverkehre mit Genehmigung der Eisenbahn-
de von den allgemein vorgeschriebenen abweichende Formu-
t sind, nur Frachtbriefe mit eingedrucktem Stämpelzeichen
ng gelangen.
Frachtbriefe sind auf Papier von 37 Centimeter Breite und
Höhe gedruckt, welches für Frachtgut weiß, für Eilgut

stämpelzeichen zu 1 und 5 kr. ist im Schwarzdrucke mit dem
ef ausgeführt, und links von der Aufschrift „Frachtbrief"
tbrief" angebracht.
rachtbriefen ist auf der linken Seite oberhalb der Bezeich-
gens als Firmastämpel für die Eisenbahnverwaltungen der
der Umschrift „Für die österreichischen Eisenbahnverwaltungen.
Hof- und Staatsdruckerei" aufgedruckt.
ht Jedermann frei, auf den Frachtbriefen sofort bei Bestellung
oder seine Firma und seine Adresse, und zwar entweder

an der für die Unterschrift des Absenders bestimmten Stelle, oder laut Eisenbahnbetriebsreglement §. 50, Punkt 7, al. 3, auf der Rückseite des Frachtbriefes ohne Beeinträchtigung des für die bahnseitige Behandlung bestimmten Raumes, dann die Adresse des Empfängers, Inhalt und Collizeichen der Sendung, endlich die gesetzlich oder reglementarisch zulässigen Erklärungen, alles Letztere, an den hiefür bestimmten Stellen, durch die Hof- und Staatsdruckerei anbringen zu lassen.

6. Auch ist es gestattet, auf den Frachtbriefen den Namen oder die Firma und Adresse des Aufgebers, die Adresse des Empfängers, Inhalt und Collizeichen der Sendung nachträglich mittelst Druck (Lithographie, Stampiglirung oder in anderer Weise) anzubringen.

7. Die Frachtbriefe mit eingedruckten Stämpelzeichen werden in den Eisenbahngüterexpeditionen, sowie in anderweitigen, nach Bedarf bekannt zu gebenden Verschleißstellen zum Verkaufe gelangen.

8. Der Preis beträgt ohne Unterschied ob deutsch oder doppelsprachig, ob weiß oder roth, von der Stämpelgebühr abgesehen:

a) im Einzelnverkaufe, wobei ausnahmslos nur ein und dieselbe Papiersorte verwendet wird, $^1/_2$ kr. per Stück;

b) bei Bezug von wenigstens 1000 Stück auf der für den Einzelnverkauf vorgeschriebenen Papiersorte $4^1/_2$ fl., und auf einer nach besonderem Wunsche beigestellten stärkeren Papiersorte 5 fl. für je 1000 Stück.

9. Den in Partien von wenigstens 1000 Stück angeschafften Frachtbriefen wird bei vorhergehender Bestellung bei einer Verschleißstelle (Punkt 7) oder directe bei der Hof- und Staatsdruckerei, ohne Erhöhung des Preises, auch noch der Name oder die Firma sammt der Adresse des Absenders an der für dessen Unterschrift bestimmten Stelle beigedruckt.

10. Der Aufdruck des Namens oder der Firma und Adresse des Absenders an der für dessen Unterschrift bestimmten Stelle bei Partien unter 1000 Stück, sowie der Aufdruck anderer zulässiger Zusätze, als Collizeichen, Adresse des Empfängers, des Namens oder der Firma und Adresse des Absenders auf der Rückseite des Frachtbriefes 2c. wird nach dem hiefür aufgestellten Tarife separat berechnet.

11. Im Falle die Besteller von mindestens 1000 Stück Frachtbriefen auf denselben ihren Namen oder Firma sammt Adresse an der für die Unterschrift des Absenders bestimmten Stelle anbringen lassen, so genießen sie eine Stämpelprovision von $1^1/_2$%.

Diese Provision genießen auch die Bahnverwaltungen rücksichtlich der zum Verschleiße übernommenen Frachtbriefe

12. Ein Umtausch verdorbener Frachtbriefe kann nicht gegen Stämpelmarken, sondern nur gegen neue Blankette unter Erlag von $^1/_2$ kr. per Stück stattfinden.

13. Mit der Hinausgabe der neuen Frachtbriefe behufs facultativer Verwendung wird am 1. Juli 1884 begonnen, und wird ferner besonders bekannt gemacht werden, in welchem Zeitpunkte und unter welchen Modalitäten die bisher von der Hof- und Staatsdruckerei zur Ausgabe gelangten Frachtbriefe mit eingedrucktem Stämpelzeichen außer Verwendung zu treten haben.

14. Frachtbriefe, welche im Grunde des Gesetzes die Gebührenfreiheit genießen, sind von den Civil- und Militärbehörden 2c., bei den Stämpelverschleißmagazinen des betreffenden Landes oder bei der Hof- und Staatsdruckerei gegen Bestellschein zu beziehen.

Bei der Aufgabe der Sendung ist in dem Frachtbriefe ausdrücklich der gesetzliche Befreiungsgrund aufzunehmen.

15. Mit dem Tage des Beginnes der Wirksamkeit dieser Verordnung treten die Verordnungen vom 29. December 1876 (RGB. Nr. 5 ex 1877) und vom 8. October 1878 (RGB. Nr. 128) außer Kraft.

eistarif der gestämpelten Eisenbahnfrachtbriefe.

tück	Gattung	Preis fl.	Preis kr.	Anmerkung
1	Frachtbrief für Fracht oder Eilgut ohne Firma	—	1/2	Ohne Rücksicht ob ein- oder doppelsprachig
000	Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut ohne Firma	4	50	
000	Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut mit Ort, Firma und einfachem Collizeichen	4	50	Einf. Collizeichen, z. B. A. G.B.D. St.U.etc.
000	Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut mit Ort, Firma und beliebigem Collizeichen	5	—	Beliebige Collizeichen
000	Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut mit Ort, Firma und einfachem Collizeichen, wie Nr. II, aber auf besserem Papier . .	5	—	Den Bestellungen von Frachtbriefen mit Firma, welche durch Vermittlung der Verschleißstellen oder direct an die Direction der Hof- und Staatsdruckerei in Wien franco zu senden sind, ist ein Exemplar des Frachtbriefes mit Angabe der gewünschten Zusätze A—N und der nach den Postnummern II—VIII für die verlangte Anzahl entfallende Geldbetrag beizulegen.
000	Frachtbriefe für Fracht- oder Eilgut mit Ort, Firma und beliebigem Collizeichen, wie Nr. III, aber auf besserem Papier . .	5	50	
	Für Adressen oder sonstige zulässige Zusätze auf der Rückseite der Frachtbriefe werden per 1000 Stück 50 kr. mehr berechnet.			
	Bei Bestellungen unter 1000 Stück Frachtbriefen mit Firma wird für den Beidruck derselben 1 fl. mehr berechnet, es würden also beispielsweise: 500 Frachtbriefe Nr. II 3 fl. 25 kr. 500 „ „ III 3 „ 50 „ 500 „ „ IV 3 „ 50 „ 500 „ „ V 3 „ 75 „ kosten.			
	Die Stämpelgebühr von 1 kr., resp. 5 kr. per Frachtbrief ist separat zu entrichten.			

ssige Clauseln auf der Rückseite des Frachtbriefes.

Sendung des N. N. . . . .
„ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn".

B. Zur Weiterbeförderung an N. N. . . . .
„ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn".

C. Zur Verfügung des N. N.. . . . .
„ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn".

D. Unter Assecurranz des N. N. . . . .
„ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn".

Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.

E. Nachdem ich nicht die von der Eisenbahn verlangte Anzahl von . . . Begleitern, sondern keine/nur . . . Begleiter beistelle, so übernehme ich die Haftung für den Schaden, welcher in Folge der unzureichenden Beaufsichtigung der Thiere erwachsen kann.

F. Ich erkläre mich einverstanden, daß die Eisenbahn bei der Beförderung der von mir an Herrn . . . . . nach . . . . . . aufgegebenen Sendung, bestehend aus . . . . nur nach der für Thiere geltenden Haftpflicht (§. 44 al. 2 des Betriebsreglements) aufzukommen hat.
. . . . den . . . . 18 . .

G. Ich/Wir . . . . . . erkenne hiemit ausdrücklich an, daß nachstehend verzeichnete Güter unverpackt . . . . mit mangelhafter Verpackung, nämlich . . . . aufgegeben wurden.
. . . . den . . . . 18 . .

H. Ich erkläre mich einverstanden, daß, falls es der Adressat unterlassen sollte, die Sendung nach Empfang des Avisos innerhalb der nächsten sechs, in die festgesetzte Expeditionszeit, jedoch auch an Sonn- und Feiertagen fallenden Stunden abzuholen, dieselbe an die politische Behörde behufs thunlichst baldiger Entfernung aus den Bahnhofsräumen und zur weiteren Verfügung abgegeben werde. Aufgeber.

I. Ich erkläre mich einverstanden, daß falls es der Adressat unterlassen sollte, die Sendung 24 Stunden nach Empfang des ihm sofort nach Ankunft zuzustellenden Avisos abzuholen, dieselbe mir auf meine Kosten wieder zurückgestellt werde; ferner, daß das Gut, falls dessen Rücksendung binnen drei Tagen, vom Zeitpunkte des Anlangens in der Bestimmungsstation an gerechnet, wegen Mangels eines geeigneten Zuges nicht stattfinden kann, an die politische Behörde behufs thunlichst baldiger Entfernung aus den Bahnhofsräumen und zur weiteren Verfügung abgegeben werde. Aufgeber.

K. Ich bestätige, daß die Abwage und Feststellung der Stückzahl vorstehend verzeichneten Gutes bei der Annahme zum Transporte durch die Eisenbahn nicht erfolgte.

L. Ich erkläre mich einverstanden, daß vorstehend verzeichnetes Gut bis zur *thunlichen* Verladung eingelagert bleibe.

re mich mit dem Transporte des vorstehend verzeichneten Gutes
eckten oder nicht vollkommen geschlossenen Wägen einverstanden
nehme die Haftung für den Schaden, welcher aus der mit dieser
rtart verbundenen Gefahr entstehen kann.

äre hiemit, daß ich für jeden Schaden hafte, welcher durch das
bewirkte Auf- und Abladen vorstehend verzeichneten Gutes an
n oder an den Fahrzeugen der Eisenbahn entstehen könnte.

---

der in dem Reichsgesetzblatte vom 1. April 1884, sub Nr. 41
chten Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels
pril 1884, werden vom 1. Jänner 1885 an Eisenbahnfrachtbriefe
druckten Stämpelzeichen obligatorisch eingeführt, wogegen mit der
be der neuen Frachtbriefe behufs facultativer Verwendung am
884 begonnen werden wird.
erwaltung wird sohin aufgefordert, die erforderlichen Einleitungen
, daß mit dem Vertriebe dieser neuen Frachtbriefe in sämmtlichen
Güterexpeditionen im Sinne des Punktes 7 der Verordnung
am 1. Jänner 1885, eventuell, nach Maßgabe des Aufbrauchens
ithe altartiger Frachtbriefblankette, noch früher begonnen werde.
sind die dortigen Güterexpeditionen zu beauftragen, die Ver-
der Bestellung von Frachtbriefen mit Zusätzen (Punkt 9 und 10
dnung) auf möglichst directem Wege zu übernehmen.
dem der Verordnung beigedruckten Preistarife für die Eisenbahn-
e, bezw. für den Aufdruck von Zusätzen auf denselben kann die
ung der dortigen Güterexpeditionen erforderliche Anzahl Exem-
der Hof- und Staatsdruckerei unentgeltlich bezogen werden.
erste Bedarf an den für den Verschleiß in den dortigen Güter-
en benöthigten Frachtbriefen, und der Zeitpunkt, bis zu welchem
voraussichtlich werden bezogen werden, ist der Hof- und Staats-
ehethunlichst bekannt zu geben, damit dieselbe die erforderlichen
nkte für die Feststellung der Höhe der ersten Auflage gewinne.
Folge der obigen Verordnung ist das al. 2 des Punktes 7 und
8 des §. 50 des Betriebsreglements, sowie auch der Handels-
lerlaß vom 30. Juli 1874, Z. 2465, vom 1. Jänner 1885 an-
für die Aufgabe im Bereiche der österreichischen Eisenbahnen als
slos zu betrachten. (HM. 7. April 1884, Z. 12158, CB. 1884 : 52.)
im Punkte 1 der Vdg. der Min. d. Fin. und d. Hand. v. 1. April
die obligatorische Einführung von Eisenbahnfrachtbriefen mit
tem Stämpelzeichen festgesetzte Zeitpunkt wird vom 1. Jän. 1885
. Juli 1885 erstreckt. Die übrigen Bestimmungen der bezogenen
ng bleiben aufrecht. (M. d. Fin. u. d. Hand. 2. Nov. 1884,
. 181, CB. 1884 : 141.)
dem Beginne der Wirksamkeit der Verordnung vom 1. April
B. Nr. 41, haben sich mehrere Fälle ereignet, daß die Annahme
em 1. Juli 1884 ausgegebenen Eisenbahnfrachtbriefe mit ein-
t farbigen Stämpelzeichen seitens einzelner Eisenbahnstationen
t und auf die Beibringung von Frachtbriefen mit Stämpelzeichen
z-weißem Reliefdruck, wie selbe zufolge der Punkte 3 und 13
enen Verordnung seit 1. Juli 1884 zur Ausgabe gelangen, be-
urde.
Anlaß dieser vorgekommenen Fälle wird der Verwaltung im
men mit dem Finanzministerium eröffnet, daß laut Punkt 13
dnung vom 1. April 1884, RGB. Nr. 41, mittelst einer besonderen
g bekannt gemacht werden wird, in welchem Zeitpunkte und unter

welchen Modalitäten die vor dem 1. Juli 1884 von der Hof- und Staatsdruckerei zur Ausgabe gelangten Frachtbriefe mit eingedrucktem farbigen Stämpelzeichen außer Verwendung zu treten haben.

Da bis nun eine derartige Verfügung noch nicht zur Verlautbarung gelangt ist, so dürfen die fraglichen Frachtbriefe auch fortan verwendet werden.

Die Verwaltung wolle daher den unterstehenden Organen die erforderliche Weisung zukommen lassen. (HM. 25. August 1885, Z. 28949, CB. 1885 : 103.)

Frachtbriefstämpel; derselbe beträgt für Frachtbriefe und die Duplicate derselben, wenn sie außer dem Verzeichnisse der versendeten Güter und dem mit dem Fuhrmannsfrachtführer oder Schiffer geschlossenen Lohn- oder Miethvertrage und der Versicherung (Assecuranz) keine der scalamäßigen Gebühr unterliegenden Bestimmungen enthalten, von jedem Stück 5 kr., wenn die Sendung aber nicht durch die Postanstalt in den Umkreis von 5 Meilen des Standortes des Aufgebers erfolgt, 1 kr. (Gebührengesetz vom 9. Febr. 1850 und 13. Dec. 1862, Tarifpost 101.)

Frachtbriefe über Sendungen, welche nicht durch die Postanstalt in den Umkreis von 5 Meilen = 38 km des Standortes des Auftraggebers erfolgen, werden statt der in der Tarifpost 101 I, A b der durch das Gesetz vom 13. December 1862 geänderten Tarifbestimmungen festgesetzten Gebühr von 5 kr. von jedem Stück der Gebühr von 1 kr. zugewiesen. (§. 14 d. Gesetzes vom 29. Febr. 1864, RGB. Nr. 20.)

Wenn die in Ungarn ausgestellten und mit ungarischen, vorschriftsmäßig überschriebenen Stämpelmarken versehenen Frachtbriefe in der nächsten diesseits gelegenen Eisenbahnstation zur Begleitung der Sendung überreicht werden, so sind sie nach den §§. 1 und 2 der Verordnung vom 2. October 1868, Z. 31603, als ordnungsmäßig gestämpelt anzusehen.

Dasselbe gilt auch bezüglich derjenigen in Ungarn ausgestellten, mit ungarischen Stämpelmarken versehenen Frachtbriefe, auf welchen bei der Uebernahme der Sendung zum Transporte der Tag der Uebernahme in die Stämpelmarke eingetragen oder die letztere mit dem Amtssiegel der nächstgelegenen, diesseits befindlichen Station der betreffenden Eisenbahn- oder Dampfschifffahrtsunternehmung überstämpelt wird. (HM. 27. Mai 1882, Z. 16736, CB. 1882 : 67.)

Zoll- und Steuervorschriften.

§. 51. Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die Eisenbahn in den Besitz der deßhalb erforderlichen Begleitpapiere bei Uebergabe des Frachtbriefes zu setzen. Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht ob, und sie, beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte, sind für ein bei Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich. Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangels der Begleitpapiere treffen.

auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten An-
rsender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmäßigen
n und Legitimationspapiere beigefügt sind, die zoll-
ntliche Behandlung der Güter vermitteln und Ein-
sgangs- und Durchgangsabgaben, sowie andere
bgaben und Gebühren, soweit sie vorschriftsmäßig
m Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten
eßen, so übernimmt sie dadurch keine Verantwort-
: Eisenbahn ist durch einen solchergestalt gestellten
t verpflichtet, die Vermittlung zu übernehmen und
ieselbe einem Spediteur zu übertragen, wenn keine
n im Frachtbriefe genannt ist.
der Absender eine solche Abfertigung der Güter
haben, wie sie in dem gegebenen Falle gesetzlich
g ist, so wird angenommen, daß er damit ein-
ei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung ver-
he sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am
sten erachtet. Würde die Eisenbahn die mittelst
s an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes
enen Güter ohne von dem Versender extrahirte
Begleitungspapiere zur Beförderung an den Be-
rt oder an die für die Abgabe der Zolldeclaration
lstelle übernehmen, so ist beziehungsweise Absender
nger für alle Schäden und Nachtheile gegen die
erantwortlich und regreßpflichtig, welche aus Un-
Fehlern und Versäumnissen der Frachtbriefdecla-
Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei
genden Abgabe einer nach Maßgabe der Declaration
riefe auszufertigenden und zu vollziehenden Zoll-
erwachsen möchten.
bsender hat die zur zoll- und steueramtlichen Be-
eigefügten Begleitpapiere auch im Frachtbriefe zu
Für Begleitpapiere, welche im Frachtbriefe nicht
sind, wird von der Eisenbahn keine Haftung über-

hngesellschaft ist berechtigt, ihren Anspruch auf Ersatz des von
r Nachtragszolles für die vom Absender unrichtig declarirte
n den Empfänger geltend zu machen. (OGH. 23. December
473.)
spruch des Frachtführers gegen den Empfänger des Fracht-
rücksichtlich der in Art. 409 des HG. bezeichneten, vom Fracht-
ttenen, auf das Frachtgut sich beziehenden Auslagen und speciell
der Zollgebühren gemäß Art. 412 HG. auch nach der ohne
rfolgten Ablieferung des Gutes in Kraft. (OGH. 14. Mai
6.)

Berechnung der Frachtgelder.

§. 52. So lange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachtbriefe publicirt sind, wird die Fracht nach den aus den publicirten Tarifen der einzelnen Bahnen, beziehungsweise der Verbände zusammenzustoßenden Beträgen berechnet. Außer den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütung und an Vergütung für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen darf nichts erhoben werden. Baare Auslagen der Eisenbahnen (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangsabgaben, Kosten für Ueberführung, nöthig werdende Reparaturkosten an den Gütern, welche diese in Folge ihrer eigenen äußeren und inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transportes bedingen) sind zu ersetzen.

Wenn einzelne Eisenbahnen die Güter von der Behausung des Absenders abholen, aus Schiffen löschen lassen, sowie an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, in Schiffe u. s. w. bringen lassen, so sind auch die aus den Tarifen zu ersehenden Vergütungen hiefür zu entrichten.

Die Fracht wird nach Kilogramm, bei denjenigen Gütern aber, welche ohne Gewichtsermittlung übernommen werden, nach Maßgabe der darüber in den Tarifen und besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen, nach Tragkraft der Wagen oder nach Rauminhalt oder Raummaß berechnet. Die Ermittlung des Gewichtes geschieht entweder durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach den in den Tarifen angegebenen Normalsätzen. Bei Collogütern hat dieselbe stets auf der Aufgabestation stattzufinden. Sendungen unter 30 Kilogramm werden höchstens für 30 Kilogramm, das darüber hinausgehende Gewicht wird bei Collogütern mit 10 Kilogramm, bei Wagenladungsgütern mit 100 Kilogramm, steigend so berechnet, daß jede angefangenen, respective 10 und 100 Kilogramm für voll gelten. Durch diese Gewichtsberechnung soll jedoch die Erhebung der in den Tarifen einzelner Eisenbahnen vorgeschriebenen Minimalbeträge des Frachtgeldes nicht ausgeschlossen werden.

Dem Aufgeber wird überlassen, bei der Feststellung des Gewichtes gegenwärtig zu sein. Verlangt derselbe, nachdem *diese Feststellung* seitens der Eisenbahnverwaltung bereits er*folgt ist* und vor der Verladung der Güter, eine anderweitige

des Gewichtes in seiner oder seines Beauftragten
, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, dafür
ise bestimmtes Wägegeld zu erheben. Dieß Wäge-
jedoch nur von gewöhnlichem Frachtgute, auch
en werden, wenn ausnahmsweise der Versender
t im Frachtbriefe anzusetzen unterlassen hat und
ng des Frachtbriefes in dieser Beziehung der Eisen-
tung überläßt.

einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände des-
htsatzes bilden eine Abfertigungsposition zur Be-
s Frachtgeldes.

erhebende Fracht wird mit ganzen Kreuzern ab-
o daß Bruchkreuzer für volle Kreuzer gerechnet

nach den besonderen Vorschriften der einzelnen
Güter von den Versendern selbst zu verladen
fen die Versender die Wagen nur bis zu der an
ermerkten Tragfähigkeit beladen. Für Ueberladung
senbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine
nderen Vorschriften festzustellende Conventional-
en.

Einhebung der Auf- und Ablegegebühr hat sich bei den ver-
ahnen eine mannigfache und in manchen Fällen mit dem Be-
Gebühr nicht vereinbarte Praxis ausgebildet.
enn auch im Interesse der möglichsten Freihaltung der Bahn-
on fremden Arbeitern, der ökonomischen Verwendung der
gazinsarbeiter und der möglichsten Herabsetzung der Auf- und
r es den Bahnverwaltungen nicht verwehrt wird, das Auf-
n der Güter auf die und von den Straßenfuhrwerken in be-
tationen ausschließlich durch die Bahnarbeiter besorgen zu
t doch nicht zu übersehen, daß diese Gebühr als Aequivalent
immte Leistung nur in jenen Fällen eingehoben werden darf,
diese Leistung nämlich das Auf- und Ablegen der Güter auf
n den Straßenfuhrwerken durch die Bahnbediensteten wirklich
n wird. Es müssen daher Fahrbetriebsmittel auf eigenen
nd, Equipagen und sonstiges Fuhrwerk, lebende Thiere u. s. w.,
sondere auch solche Stück- und Massengüter, welche auf die
n Waggons unmittelbar von den und auf die Straßenfuhrwerke
den, von der Einhebung einer Auf- und Ablegegebühr befreit
ere darum, weil die Vergütung für die Function des Auf-
e und des Abladens von den Waggons bereits in der Mani-
ühr begriffen ist.
litärgütern muß es dagegen jederzeit und in sämmtlichen
m Ermessen des Militärärars anheimgestellt bleiben, das Auf-
der militärärarischen Güter auf die oder von den Straßen-
urch die demselben zu Gebote stehenden Kräfte aus dem Militär-
gen zu lassen, in welchem Falle sodann auch selbstverständlich
ng *einer Auf- und Ablegegebühr* entfällt. (HM. 7. Juni 1873,
B. 1873 : 66.)

Der mit dortseitigem Bericht Nr. 180/D. C. vom 21. November anher mitgetheilte Beschluß der gemeinschaftlichen Directorenconferenz vom 16. September 1880, in der Bezeichnung der Nebengebühren auf den Frachtbriefen, weder gedruckte noch zu schreibende Abkürzungen zuzulassen, sondern daran festzuhalten, daß die Gebühren in den Frachtbriefen stets vollständig und deutlich zu bezeichnen sind, — sowie die Anzeige der seither erfolgten Annahme dieses Beschlusses durch die Bahnverwaltungen, werden hiemit zur Kenntniß genommen. (GJ. 29. Nov. 1880, Z. 6364/III.)

Nach Art. V des Gesetzes vom 23. Juli 1871, RGB. Nr. 16 f. 1872, betreffend die neue Maß- und Gewichtsordnung, sind die im Art. III dieses Gesetzes aufgeführten Maße und Gewichte vom 1. Jänner 1876 an im öffentlichen Verkehre ausschließlich anzuwenden, doch ist nach Art. VIII die Anwendung derselben im öffentlichen Verkehre vom 1. Jänner 1873 an dann gestattet, wenn die Betheiligten hierüber einverstanden sind.

Da die neue Maß- und Gewichtsordnung in der Bevölkerung nur dann rasch und nachhaltig Eingang finden kann, wenn dieselbe zunächst von den öffentlichen Verkehrsanstalten in Anwendung gebracht wird, so lade ich die Bahnverwaltungen ein, von dem im Gesetze ausgesprochenen facultativen Rechte derart Gebrauch zu machen, daß in allen nach dem 1. Jänner 1873 zur Publication gelangenden Meilenzeigern, Stationstarifen und Gebührenberechnungstabellen die Angaben über Entfernungen, sowohl in Meilen als auch in Kilometern, angesetzt werden, wobei als Gewichtseinheit, wie bisher, 1 Zollcentner = 50 Kilogramme insolange beizubehalten ist, bis über die Umrechnung der concessionsmäßigen Tarifeinheitssätze die Entscheidung erfolgt sein wird, die ich mir noch vorbehalte.

Die Berechnung der Tarifgebühren hat demgemäß bis auf weiteres nach Meilen und Zollcentnern mit den bisher zulässigen Abrundungen zu geschehen.

In Bezug auf das System, nach welchem die Umrechnung der concessionsmäßigen Tarifsätze zu erfolgen hätte und diese für die Zukunft aufzustellen wären, wollen die geehrten Verwaltungen sich gegenseitig ins Einvernehmen setzen.

Bei dieser definitiven Bestimmung dürfte jedoch der Zollcentner = 50 Kilogramm wohl nicht mehr als Gewichtseinheit beibehalten werden, da er eine nach der Maß- und Gewichtsordnung vom 23. Juli 1871, RGB. Nr. 16, als Einheit nicht zulässige Gewichtsgröße ist, sich dem metrischen Systeme nicht einfügen läßt und auch in der Praxis manche Unzukömmlichkeiten verursachen würde. Es wären also als Gewichtseinheit für Eisenbahnen für die Zukunft entweder nur die metrische Tonne = 1000 Kilogramme oder die Einheit von 100 Kilogrammen festzusetzen.

Ich sehe einem bezüglichen Gutachten im Wege einer dießfalls zu delegirenden Verwaltung vor Ablauf dieses Jahres entgegen, fordere aber jede einzelne Verwaltung auf, mir gleichzeitig die nach dem gewählten Systeme vorgenommene Umrechnung ihrer concessionsmäßigen Tarifeinheitssätze zur Genehmigung vorzulegen.

Technische Elaborate, wie Bau- und Constructionspläne, Bahnprojecte, u. dgl., welche von nun an verfaßt werden und nach dem 1. Jänner 1873 zur Vorlage gelangen, sind unter Zugrundelegung des Metermaßes anzufertigen, und fordere ich die Verwaltungen auf, die Stationirung der Bahnstrecken nach $^{1}/_{10}$ Kilometern = 100 Metern sofort in Angriff zu nehmen und successive bis Ende dieses Jahres durchzuführen. (HM. 26. October 1872, Z. 26843, CB. 1872 : 92.)

Anläßlich vorgekommener Fälle, daß in einigen Bahnstationen ungeaichte Wägemittel im öffentlichen Verkehre verwendet wurden, finde ich

mich bestimmt, hiemit sämmtliche Bahnverwaltungen aufzufordern, für die genaue Befolgung der Aichvorschriften im Sinne des Gesetzes vom 23. Juli 1871, RGB. Nr. 19 vom Jahre 1872, Sorge zu tragen. (HM. 8. Nov. 1876, Z. 16634, CB. 1876 : 129.)

In Abänderung des h. o. Erlasses vom 16. Jänner 1878, Z. 38033 ex 1877, betreffend die Anwendung abgekürzter Bezeichnungen der metrischen Maße und Gewichte, finde ich die Verwaltung einzuladen, sich in den an das Handelsministerium und die Generalinspection gerichteten Eingaben, Plänen und sonstigen Schriftstücken oder Behelfen bei Anwendung von Abkürzungen der durch das Gesetz vom 23. Juli 1871, RGB. Nr. 16 ex 1872, eingeführten Maß- und Gewichtsbenennungen nunmehr ausschließlich der nachstehenden, von der internationalen Maß- und Gewichtsconferenz entworfenen, von der Plenarversammlung der Normalaichungscommission angenommenen und hierorts genehmigten Abkürzungszeichen für die metrischen Maß- und Gewichtsgrößen zu bedienen.

Abkürzungszeichen für die metrischen Maß- und Gewichtsgrößen.

1. Längenmaße.

Kilometer	*km*
Meter	*m*
Decimeter	*dm*
Centimeter	*cm*
Millimeter	*mm*

2. Flächenmaße.

Quadratkilometer	km^2
Quadratmeter	m^2
Quadratdecimeter	dm^2
Quadratcentimeter	cm^2
Quadratmillimeter	mm^2
Hektar	*ha*
Ar	*a*

3. Raummaße.

Cubikkilometer	km^3
Cubikmeter	m^3
Cubikdecimeter	dm^3
Cubikcentimeter	cm^3
Cubikmillimeter	mm^3

4. Hohlmaße.

Hektoliter	*hl*
Liter	*l*
Deciliter	*dl*
Centiliter	*cl*

5. Gewichte.

Tonne	*t*
Metrischer Centner	*q*
Kilogramm	*kg*
Dekagramm	*dkg*
Gramm	*g*
Decigramm	*dg*
Centigramm	*cg*
Milligramm	*mg*

Anmerkung. 1. Zu den Abkürzungszeichen wird in Schrift und Druck lateinische Cursivschrift verwendet.
2. Den Zeichen ist rechts kein Punkt beizusetzen.
3. Die Zeichen werden den Zahlen rechts in gleicher Zeile beigefügt; bei Zahlen mit Decimalstellen nach der letzten Decimalstelle.

(HM. 27. April 1883, Z. 13583, CB. 1883 : 59.)

Zahlung der Fracht.

§. 53. Die Frachtgelder werden bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen. Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden *Eisenbahn dem schnellen* Verderben unterliegen oder

die Fracht nicht sicher decken, kann eine sofortige Berichtigung der Frachtgebühren gefordert werden.

Unrichtige Anwendungen des Tarifes, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.

Die Eisenbahngesellschaften sind durch das Betriebsreglement nicht verpflichtet, Rückersatzbeträge dem Adressaten ins Haus zu schicken, indem der betreffende §. 53 darüber nur antwortet: „Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren." (GJ. 6. Aug. 1875, Z. 7996, CB. 1875 : 128.)

Nach dem Schlußsatze des §. 53 des Betriebsreglements sind zu viel erhobene Beträge dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.

Obwohl hieraus die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen zur individuellen Avisirung von Parteiguthabungen, insoferne eine solche überhaupt möglich ist, klar hervorgeht, und diese Verpflichtung auch in der zum Betriebsreglement von den österreichischen Bahnen gemeinschaftlich herausgegebenen Dienstvorschrift Ausdruck gefunden hat, so ist aus Beschwerden, welche dießfalls von maßgebender Seite bei der Generalinspection eingelaufen sind, dennoch zu entnehmen, daß auf einigen Bahnen von den Stationen ein ungleichmäßiger und das Interesse der betreffenden Parteien nicht entsprechend wahrender Vorgang beobachtet wird.

Die Geehrte wird daher aufgefordert, ihren Stationen im Sinne der vorbezogenen Reglementsbestimmung eine präcise Weisung zu ertheilen, und dieselben insbesondere darauf aufmerksam zu machen, daß die schriftliche Avisirung der zu Gunsten der Parteien sich ergebenden Portodifferenzen nur in dem Falle unterlassen werden darf, wenn deren Adresse unbekannt ist oder dieselbe überhaupt nicht eruirt werden kann. (G. J. 26. Mai 1876, Z. 5639, CB. 1876 : 62).

Die Generalinspection hat in Erfahrung gebracht, daß auf den meisten österreichischen Bahnen die Gepflogenheit besteht, die Avisirung der Parteiguthabungen auf Kosten der Reclamationsberechtigten vorzunehmen.

Da solche Guthabungen doch nur aus Irrungen resultiren, an welchen die Parteien nicht die entfernteste Schuld tragen, so ist es auch nur billig, daß denselben die Guthabungen unverkürzt flüssig gemacht werden. Die Verwaltungen werden daher eingeladen, Veranlassung zu treffen, daß die reclamationsberechtigten Parteien in Hinkunft von den Portokosten der Avisirung entlastet werden. (GJ. 5. Juli 1877, Z. 7260, CB. 1877:77.)

Bei manchen Bahnanstalten besteht die Uebung, daß zur Vereinfachung des Geschäftes Versendern, Adressaten oder Spediteuren die für bewirkte Transporte entfallenden Gebühren, und zwar in der Regel auf Grund specieller Abmachungen bis zu einem gewissen Maximalbetrage, creditirt werden.

Wenngleich dieser Vorgang principiell nicht als unzulässig erkannt werden kann, so muß doch bei Einräumung derartiger Credite in erster Linie darauf Bedacht genommen werden, daß hieraus im Falle etwa eintretender Zahlungsunfähigkeit des Schuldners dem gesellschaftlichen Unternehmen und eventuell mittelbar dem garantirenden Staatsschatze kein Nachtheil oder Schade erwachse.

Dieser Eventualität kann aber nur dadurch vorgebeugt werden, wenn solche Credite — gleichwie dieß bei den vom Staate gewährten Zoll- und Steuercrediten der Fall — nur gegen Leistung einer, volle Sicherheit

hrenden Caution eingeräumt und bei vorkommender Creditüber-
tung alle weiteren Creditirungen sofort eingestellt werden.
Insoweit daher die gedachten Cautelen nicht schon derzeit bei der
gen Verwaltung .... beachtet werden sollten, ist das Handels-
terium einvernehmlich mit dem Finanzministerium veranlaßt, der
altung die genaueste Einhaltung derselben für die Folge zur Pflicht
achen, indem anderen Falles die Passirung eines aus derartigen
äften erlittenen Verlustes in der Betriebsrechnung unter keinen Um-
en gestattet werden kann. (HM. 7. Juni 1879, Z. 15307, CB. 1879: 66.)
Da die Eisenbahn verpflichtet ist, zu viel erhobene Beträge zurückzu-
n, so unterliegt es auch keinem Zweifel, daß die Bahn berechtigt ist,
urch eine unrichtige Anwendung des Tarifes im Frachtbriefe zu
g bezifferte Frachtgebühr richtig zu stellen und die Zahlung der
g berechneten Frachtgebühr, rücksichtlich des noch gebührenden Rest-
ges vom Empfänger des Frachtgutes zu verlangen. (OGH. 16. Nov.
Z. 1059; Röll Nr. 230.)
In Erledigung der durch den Verwaltungsrath der österreichisch-
rischen Staatseisenbahngesellschaft Namens der österreichischen Eisen-
verwaltungen überreichten Eingabe vom 5. Juli 1883, Z. 24638/a
. betr. Ergänzung des §. 53, al. 2 des Betriebsreglements durch
tzung einer dreijährigen Reclamationsfrist für Forderungen wegen
ering oder zu hoch berechneter Frachtgebühren wird der Direction
et, daß hierseits ein principielles Bedenken gegen die Willfahrung
estellten Ansuchens nicht besteht, zumal in dem vor 1872 in Geltung
denen Betriebsreglement eine nur einjährige Verjährungsfrist fest-
t war.
Die königl. ungarische Regierung jedoch, ohne deren Zustimmung eine
derung des Betriebsreglements unthunlich ist, und mit welcher das
ernehmen gepflogen wurde, hat sich dahin geäußert, daß vom Stand-
te des ungarischen Rechtes die fragliche Einschränkung der Verjährungs-
im Wege einer Modification des Betriebsreglements nicht ausführbar
ine, da solche Ergänzungen und Modificationen desselben, welche
das Gesetz geregelte privatrechtliche Verhältnisse berühren, umsomehr
legislative Bestätigung erheischen, da im fraglichen Falle die Judicatur
lich der erwähnten Verjährungsfrist sich in Ungarn bereits zu Gunsten
32jährigen Verjährung entschieden hat, und zum Aufgeben dieses
dpunktes nur im Wege der Gesetzgebung verhalten werden kann.
Obwohl sohin dem Wunsche der Bahnverwaltungen nach Abänderung
Betriebsreglements eine Folge noch nicht gegeben werden kann, so
das mit demselben angestrebte Ziel thatsächlich dadurch erreicht, daß
seits, wie in der Eingangs bezogenen Eingabe bereits hervorgehoben
n Oesterreich Präjudicien zu Gunsten der 3jährigen Verjährungsfrist
jen und andererseits die ungarische Regierung die 3jährige Ver-
ngsfrist für die besprochenen Forderungen in einen Gesetzentwurf über
Verjährung von Zinsen und verwandten kleinen Forderungen einzu-
hen gedenkt.
Hat dieser Gesetzentwurf s. z. Gesetzeskraft erlangt, so wird es wohl
m Anstande mehr unterliegen, die gewünschte Ergänzung des Betriebs-
ments durch Beifügung einer entsprechenden Anmerkung durchzu-
n. (HM. 27. October 1884, Z. 36782.)

Nachnahme und Provision.

§. 54. Die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn
den Spesen, deren Specificirung verlangt werden darf,
n *nachgenommen werden.*

Auch Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden bis auf Höhe von 150 fl. unter denselben Bedingungen wie Spesennachnahmen zugelassen, wenn dieselben nach dem Ermessen des expedirenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt werden.

Für jede aufgegebene Nachnahme, gleichviel ob dieselbe verabfolgt oder in Folge anderweiter Disposition ganz oder theilweise zurückgezogen ist, wird die durch den Tarif der Aufgabestation bestimmte Provision berechnet. Von den Eisenbahnen im Falle des Weitertransportes von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder sind jedoch provisionsfrei.

Für baare Auslagen (§. 52), welche ebenfalls nachgenommen werden können, darf die im Tarife der die baaren Auslagen vorschießenden Eisenbahn bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen auf Güter dient in der Regel der abgestämpelte Frachtbrief oder die anderweit gestattete Form der Bescheinigung über Aufgabe von Gütern (cfr. §. 50 Nr. 5), jedoch werden auf Verlangen noch besondere Nachnahmescheine, und zwar gebührenfrei ertheilt.

Eingegangene Nachnahmen werden dem zum Empfange Berechtigten ohne Verzug avisirt und ausgezahlt.

Annahme der Güter.

§. 55. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann, namentlich also nicht, insofern die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transportes nicht genügen. Die Eisenbahn ist jedoch gehalten, die zugeführten Güter, soweit die disponiblen Räumlichkeiten zureichen, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalte deponiren zu lassen, daß die Annahme zum Transporte und die Aufdrückung des Expeditionsstämpels auf den Frachtbrief (sfr. §. 49) erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist. Der Aufgeber hat im Frachtbriefe sein Einverständniß zu erklären, daß die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe.

Ablieferung der Güter und Beförderung.

§. 56. Das Gut muß in den festgesetzten Expeditionszeiten aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender ver-

)en, und wird, je nach der Declaration des Absenders,
ht oder in gewöhnlicher Fracht befördert (§. 59).
Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut
:nommen und am Bestimmungsorte dem Adressaten
bfolgt.
it wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur
ı für alle Mal bestimmten, durch Aushang in den
nslocalen und beziehungsweise auch in einem Local-
annt gemachten Tageszeit angenommen und aus-

ţut muß mit einem auf rothem Papier gedruckten
:fe (Anlage C) aufgegeben werden und wird vor-
und schleunig befördert.
öhnliches Frachtgut ist mit einem Frachtbriefe
ıge B aufzugeben.
Insehung der Zeit der Beförderung der Güter bildet
:nfolge der Auflieferung die Regel und darf kein
vor dem anderen ohne einen in den Einrichtungen
in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen
liegenden Grund begünstigt werden. Zuwiderhand-
:gründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch ent-
Schadens.
Eisenbahnen sind verpflichtet, solche Einrichtungen
:, daß die Reihenfolge der Güterabfertigung con-
rden kann.
Gestellung der Wagen für solche Güter, deren Ver-
r Absender selbst besorgt, muß für einen bestimmten
gesucht und die Verladung in der von der Absende-
: bestimmenden Frist vollendet werden.
: Frist wird durch Anschlag in den Güterexpeditionen
:hungsweise auch durch Bekanntmachung in einem
:e zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

at sich durch die in neuerer Zeit seitens der Generalinspection
:n Erhebungen herausgestellt, daß nicht auf allen österreichischen
Magazinsbücher oder dieselben vertretende Frachtbriefvormerke
)erden, durch welche controlirt werden kann, ob die Güter nach
:nfolge der Auflieferung expedirt wurden. Die häufig vorge-
Ersetzung der Magazinsbücher durch die Aufgabsprotokolle und
rten- und Verladscheincopien, welche aber den Tag der Auf-
nicht enthalten, ist eben deßhalb ungenügend. Nachdem jedoch
Schlußsatze des §. 5 der Betriebsordnung ausgesprochene Ver-
, nach welcher die Bahnen die aufgenommenen Güter in der
wie sie aufgegeben wurden, zu befördern haben, mit Rücksicht
dem Staate zustehende Aufsichtsrecht für die Eisenbahnver-
ı noch *die weitere Verbindlichkeit* involvirt, Vormerkungen zu

führen, aus welchen diese Expedition leicht und genau controlirt werden kann, so werden die Bahnverwaltungen zur Einführung eigener, alle diesfalls erforderlichen Daten enthaltenden Frachtbriefvormerke aufgefordert. (GJ. 17. April 1871, CB. 1871 : 70.)

Lieferungszeit. Berechnung derselben.

§. 57. Jede Bahnverwaltung publicirt durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Bahngebietes Lieferungszeiten, welche sich aus Transport- und Expeditionsfristen zusammensetzen und die nachfolgenden Maximalsätze nicht überschreiten dürfen:

a. Für Eilgüter:

1. Expeditionsfrist . . . . 1 Tag,
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 300 Kilometer . . . . 1 Tag,

b. Für Frachtgüter:

1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage,
2. Transportfrist bei einer Entfernung bis zu 100 Kilometer . . . . 1 Tag, bei größeren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 Kilometer . . 1 Tag.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre kann von der obersten Aufsichtsbehörde für den Uebergang von einer Bahn auf die andere oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden bei Eilgütern und höchstens 12 Stunden bei Frachtgütern für jeden Uebergang bewilligt werden. Für Uebergänge über Verbindungsbahnen in größeren Orten und nicht überbrückte Flüsse (mittelst Trajectes) können von der obersten Aufsichtsbehörde noch weitere Zuschlagsfristen der betreffenden Verwaltung zugestanden werden.

Den Eisenbahnverwaltungen wird vorbehalten, für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse mit oder vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagsfristen festzusetzen und zu publiciren.

Aus der Bekanntmachung muß zu ersehen sein, ob und durch welche Behörde die Genehmigung ertheilt, oder ob eine solche vorbehalten ist. Im letzteren Falle muß die

ȝträglich erfolgte Genehmigung innerhalb 8 Tagen durch
: besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Die
ſetzung von Zuschlagfristen ist wirkungslos, wenn die
ȝträgliche Genehmigung von der Aufsichtsbehörde versagt,
r die ertheilte Genehmigung nicht rechtzeitig publicirt wird.

Die Lieferungszeit beginnt mit der auf die Abstämpelung
Frachtbriefes (§§. 49 und 50) folgenden Mitternacht und
gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger
r derjenigen Person, an welche die Ablieferung giltig ge-
hen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslocal
geführt ist, oder, falls eine solche Zuführung nicht zusagt
r ausdrücklich verbeten ist (§. 59), wenn innerhalb der
achten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft
: den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf
dere Weise wirklich zugestellt ist.

Für Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, ist die
ferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf
r Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer steuer-
tlicher Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Ver-
lden der Bahnverwaltung eingetretenen Betriebsstörung,
ch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntrans-
es zeitweilig verhindert wird.

Im Sinne des §. 57 des Eisenbahnbetriebsreglements ist im Falle
Verkehrsstörungen die gänzliche Auflassung der normalen Lieferfrist
die zur Beförderung über Hilfsrouten gelangenden Sendungen unstatt-
und entweder mit oder vorbehaltlich der Genehmigung des Handels-
terums lediglich eine Zuschlagsfrist zur normalen Lieferzeit zu pu-
en. (HM. 27. Jänner 1877, Z. 2335, CB. 1877 : 20.)

Es kann dem Ansuchen der Bahnverwaltungen um generelle Bewil-
von Zuschlagsfristen nicht stattgegeben werden, und muß es viel-
jeder einzelnen Bahnverwaltung überlassen bleiben, im Rahmen der
vorliegenden Eingabe entwickelten Principien um die Bewilligung
ferfrist-Zuschlägen für die dringendsten Fälle speciell einzuschreiten,
Einschreiten jedoch insbesondere auch durch die mit den neuen
isten in der betreffenden Relation bisher gemachten Erfahrungen
zu motiviren, und mit dem Nachweise zu versehen sein werden,
die neuen Lieferfristen bei Einrechnung der beanspruchten Zuschlage
a höher belaufen als die früher in Geltung gestandenen. (HM.
r 1884, Z. 39350.)

weilige Verhinderung des Transportes.

8. Wird der Antritt oder die Fortsetzung des
portes durch *Naturereignisse* oder sonstige Zufälle
verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die

Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muß alsdann aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes und der Kosten der Wiederausladung durch eine (in den besonderen Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und außerdem die Fracht für die von dem Gute etwa zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

Wenn jedoch wegen einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf dem vom Versender vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Wege nicht möglich ist, wohl aber auf einem anderen, wenn auch längerem Wege stattfinden kann, so bleibt es, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehres ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde, der Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse der Betheiligten mehr entspricht, die Beseitigung der Störung abzuwarten oder die Sendung auf Kosten der Versender, resp. Empfänger über eine Hilfsroute dem Bestimmungsorte zuzuführen oder endlich die Absender um anderweitige Disposition über die Güter anzugehen.

Avisirung und Ablieferung des Gutes.

§. 59. Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn so lange Folge zu leisten, als sie Letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender hat in diesem Falle auf Erfordern das ihm etwa ausgestellte Frachtbriefduplicat (§. 50 Nr. 5) oder den Aufnahmsschein zurückzugeben.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen als diejenigen, welche auf der Aufgabsstation erfolgt sind, zu beachten.

Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verhaftet ist.

Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht selbst

dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäfts-local zuführen läßt, wird dem Adressaten spätestens nach Ankunft und Bereitstellung der transportirten Güter schriftliche Nachricht durch Boten, per Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet.

Wo die Verwaltung es für angemessen erachtet, werden von derselben besondere Rollfuhrunternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts belegenen Ortschaften bestellt, auf welche der §. 63 des Reglements Anwendung findet.

Die Taxe für die dem Rollfuhrunternehmer zu zahlende Gebühr muß in den betreffenden Güterexpeditionen zur Einsicht aushängen und auch von dem Fuhrmann auf Verlangen vorgezeigt werden.

Diejenigen Empfänger, welche sich ihre Güter selbst abholen oder sich anderer als der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer bedienen wollen, haben dieß der betreffenden Güterexpedition rechtzeitig, vorher, jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes und auf Erfordern der Güterexpedition unter glaubhafter Bescheinigung der Unterschrift schriftlich anzuzeigen.

Die Befugniß der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder durch andere als von der Bahnverwaltung bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder auch ganz aufgehoben werden.

Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Packhöfen oder Niederlagen der Steuerverwaltung gefahren werden müssen. Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind oder den Adressaten durch die Bahnverwaltung zugeführt werden, werden nicht avisirt.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der Empfangsbescheinigung — welche sich einfach auf den Empfang, mit Ausschluß also der Forderung tadellosen, rechtzeitigen rc. Empfanges zu beschränken hat — und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Gutes in den Expeditionslocalen (auf den Güterböden) und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen, und zwar mit folgenden näheren Zeitbestimmungen:

1. Die Güter sind vorbehaltlich der unter 2 nachfolgenden Bestimmung binnen der im Tarife festzustellenden lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung, resp. Empfang (cfr. §. 57) der Benachrichtigung betragen darf, während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.

Für Bahnhof restante gestellte Güter, sowie für Güter derjenigen Empfänger, welche sich die Avisirung schriftlich ein für alle Mal verbeten haben, beginnt diese Zeit mit der Ankunft des Gutes.

2. Die Fristen, binnen welcher die von dem Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt und auf jeder Station durch Aushang in den Expeditionslocalen, beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Localblatte zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

3. Zwischenfallende Sonn- und Festtage werden überall nicht mitgerechnet.

4. Wegen nicht erfolgter Ankunft eines Theiles der in demselben Frachtbriefe verzeichneten Sendung, wovon jeder Theil ohne Zusammenhang mit dem Ganzen einen gemeinen Werth hat, kann die Annahme des angekommenen Theiles und die Zahlung des verhältnißmäßigen Frachtbetrages vom Adressaten verweigert werden, unbeschadet der auf Grund der §§. 62 ff. von ihm zu erhebenden Entschädigungsansprüche.

Eilgüter werden, sofern außergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen zwei Stunden nach der Ankunft avisirt, resp. binnen sechs Stunden dem Adressaten in seine Behausung zugeführt. Die Avisirung, resp. Zuführung der später als 6 Uhr Abends angekommenen Eilgüter kann erst am folgenden Morgen verlangt werden. Die im §. 57 getroffenen Festsetzungen werden hiedurch nicht berührt.

Der Empfänger ist berechtigt, bei der Auslieferung von Gütern an ihn, deren Nachwägung in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe zu verlangen. Diesem Verlangen muß die Eisenbahnverwaltung bei Collogütern stets, bei Wagenladungsgütern insoweit, als die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen, nachkommen. Gestatten die Wägevorrichtungen der Eisenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, so bleibt dem

ger überlassen, die Verwiegung da, wo derartige Wäge-
ingen am nächsten zur Verfügung stehen, in Gegen-
es dazu von der Eisenbahnverwaltung zu bestellenden
ächtigten vornehmen zu lassen.

ibt die Nachwägung kein von der Eisenbahnverwaltung
etendes Gewichtsmanco, so hat der Empfänger die
e Verwiegung entstandenen Kosten, beziehungsweise
igen Gebühren, sowie die Entschädigung für den
geordneten Bevollmächtigten zu tragen.

gegen hat die Eisenbahnverwaltung, falls ein von ihr
etendes und nicht bereits anerkanntes Gewichtsmanco
t wird, dem Empfänger die ihm durch die Nach-
verursachten Kosten zu erstatten.

Besitz des Frachtbriefes legitimirt zur Klage auf Ausfolgung des
tes. (OGH. 23. August 1850, Z. 4545.)

der unterlassenen rechtzeitigen Avisirung wird die Eisenbahn für
getretenen Untergang des Frachtgutes nur dann haftbar, wenn er-
wird, daß der Schade im Falle früherer Avisirung unterblieben
- Unter „sogleicher" Avisirung des Frachtgutes ist eine solche ohne
gen Aufschub zu verstehen. (OGH. 28. December 1852, Z. 7659;
. 4.)

Folge einer mit den in der Anlage 1 genannten Eisenbahn- und
hiffahrts-Verwaltungen*) getroffenen Vereinbarung wird die Be-

Bezugsschein-Avisi und Dispositionsnoten,
Avisi über eingegangene Nachnahmen und der Avisi über Plus-
Minusmängel an Adressaten in den, den Bahnstationen bezw.
ntien nächstgelegenen Postorten und in Orten der dazu gehörigen
dbriefträger-Rayons vom 1. Juli 1885 angefangen durch die Post
rgt werden, und zwar hat die Aufgabe und Bestellung der unter
genannten Avisi 2c. gegen Empfangsbestätigung, die Aufgabe und
ellung der unter b) angeführten Avisi dagegen unter den für
öhnliche Briefpostsendungen vorgeschriebenen Modalitäten zu ge-
hen.

Avisi und Noten sind in offenem Zustande, jedoch zusammengelegt,
und mit einer 3 kr. Briefmarke frankirt aufzugeben. Eine Re-
bationsgebühr kommt nicht in Anwendung. (HM. 22. Mai 1885,
3, CB. 72.)

Eisenbahnverwaltungen haben den Beschluß gefaßt, die lagergeld-
t bei der Abgabe einheitlich festzusetzen und zwar für Eilgüter
Stunden und für Frachtgüter, soferne nicht Ausnahmen normirt
e für Heu und Stroh, Petroleum 2c.), auf 3 Tage, mit der Maß-
ß, im Falle in die lagergeldfreie Zeit mit Ausnahme des ersten
Sonn- oder gesetzliche Feiertage fallen, die lagergeldfreie Zeit um
verlängert wird.

ser Beschluß wird genehmigend zur Kenntniß genommen.

wird jedoch bemerkt, daß in jenen Fällen, in welchen für gewisse
dermalen eine längere als eine dreitägige lagerzinsfreie Zeit,
iter Einrechnung der Sonn- und Feiertage zugestanden ist, die-

*) Siehe Centralblatt 1885 : 72.

selbe auch in Hinkunft aufrecht zu erhalten ist, mit der Maßgabe, daß beim Zwischenfallen von Sonn- und Feiertagen nie eine kürzere lagerzinsfreie Zeit zur Anwendung gelangen darf, als sich bei der oben normirten Bemessung der dreitägigen lagerzinsfreien Zeit für diese Artikel ergeben würde.

Da ferner gewöhnliches Frachtgut, abgesehen von concessionirten Sprengmitteln und sprengkräftigen Zündungen, für welche in §. 37, lit. a der Verordnung vom 1. Juli 1880, RGB. Nr. 79, betreffend den Transport explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen, specielle Ausnahmsbestimmungen getroffen worden sind, an Sonntagen wegen der gesetzlich gebotenen Sonntagsruhe aus den Bahnhofsräumen gar nicht entfernt werden darf, seitens der Bahnverwaltungen auf Grund des §. 56 al. 2 des Betriebsreglements, gewöhnliches Frachtgut an Sonn- und Festtagen überhaupt nicht ausgefolgt wird, werden die Bahnverwaltungen hiemit aufgefordert, für jene Artikel, hinsichtlich welcher in Anbetracht ihrer besonderen Eigenschaften überhaupt oder in Ausführung des §. 37 lit. b der Verordnung vom 1. Juli 1880, RGB. Nr. 79, insbesondere an der im Punkte 1 des §. 59 des Betriebsreglements festgesetzten geringsten lagerzinsfreien Zeit von 24 Stunden festgehalten oder eine lagerzinsfreie Zeit von nur zwei Tagen zugestanden wird, vorerst noch einheitliche Durchführungsbestimmungen zu den auf Seite 18 und 19 des Generalresumé der Verhandlungen des Tarifcomité vom August 1885, betreffend die Wünsche der Eisenbahntarifenquête, enthaltenen dießfälligen Lagerzinsbestimmungen aufzustellen, durch welche die Rechte und Pflichten der Empfänger in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise geregelt werden. Bei Ausarbeitung der Durchführungsbestimmungen wird darauf Bedacht zu nehmen sein, daß die im bezogenen Punkte 1 des §. 59 des Betriebsreglements festgesetzte geringste lagerzinsfreie Zeit eine Beeinträchtigung nicht erfahren darf. Diese Durchführungsbestimmungen haben sich auch auf die im gedachten Generalresumé (Seite 18) beantragte Ausschließung jeder lagerzinsfreien Zeit für Heu oder Stroh zu erstrecken, welche Ausschließung eine ausdrückliche Genehmigung bisher nicht erfahren hat.

Diese einheitlichen Durchführungsbestimmungen sind im Wege der Vorsitzenden in der Directorenconferenz ehestens zur Genehmigung vorzulegen.

Hievon wird unter Einem dem kgl. ungar. Ministerium für öffentliche Arbeiten und Communication die entsprechende Mittheilung gemacht. (HM. 9. Mai 1886, Z. 33423 ex 85.

Lagergeld und Conventionalstrafe.

§. 60. 1. Wer ohne die im §. 58 erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung aufgelieferten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn vor deren Abfahrt zurücknimmt, hat auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung außer den Auf- und Abladegebühren für jeden Tag vom Augenblicke der Auflieferung, der Tag sei bloß angebrochen oder verstrichen, ein Lagergeld zu entrichten.

Wird vom Absender die Zurückgabe eines Gutes auf einer Zwischenstation der Transportstrecke verlangt, und geht die Verwaltung auf dieses Verlangen ein, so ist neben der *tarifmäßigen* Fracht für die von dem Gute zurückgelegte *Bahnstrecke* das tarifmäßige Reugeld zu zahlen.

:i einer nach und nach stattfindenden Auflieferung
mselben Frachtbriefe declarirten Sendungen, oder
r mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen
t sind und deßhalb bis zum Eingange der vervoll-
oder berichtigten Frachtbriefe liegen bleiben müssen,
Eisenbahn, wenn die Auflieferung nicht innerhalb
en vollbracht und eine Verzögerung des Aufliefe-
äftes ersichtlich ist, beziehungsweise, wenn innerhalb
die Vervollständigung und Berichtigung der Fracht-
it erfolgt ist, von den aufgelieferten Gütern nach
ner 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten
ng der ganzen Frachtbriefsendung, beziehungsweise
ervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe,
jeld erheben lassen. Eine Conventionalstrafe, für
f Verlangen bei Bestellung der Wagen eine den
r Strafe für eine Tagesversäumniß ausgleichende
u erlegen ist, kann die Eisenbahn ebenfalls von
n einziehen, welcher Eisenbahnwagen zum Trans-
Gütern, deren Verladung der Versender zu besorgen
lt, und welcher nicht in der durch die besonderen
n (cfr. §. 56 am Schlusse) zu bestimmenden Frist
ung ordnungsmäßig bewirkt und die Güter zur
ig bringt; auch ist im letzteren Falle die Eisenbahn
if jener Frist befugt, das Geladene von dem Wagen
a des Bestellers wieder zu entfernen, das Ent-
f Gefahr desselben und gegen ein Lagergeld lagern
und den Eisenbahnwagen der Verfügung des Be-
entziehen.
gen ist die Eisenbahn verpflichtet, den Besteller von
rch Zahlung einer gleich hohen Conventionalstrafe
digen, soferne sie fest zugesagte Wagen nicht recht-
:
er Güter innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht
hat gleichfalls Lagergeld zu bezahlen.
gen ist die Eisenbahnverwaltung zum Ersatze der
enen Kosten der zwar rechtzeitig, aber vergeblich
Abholung eines Gutes in dem Falle verpflichtet,
bereits avisirtes Gut im Bahnhofe nicht spätestens
1 Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur
resp. Abgabe bereitgestellt ist.
enn aus den vom Versender beladenen Wagen die
Güter nicht innerhalb der im §. 59 Nr. 2 vor-

geschriebenen Zeit ausgeladen und abgeholt sind, so ist die Eisenbahn zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers resp. Versenders, jedoch ohne Uebernahme irgend einer Garantie, ermächtigt und kann durch die besonderen Vorschriften zugleich eine conventionelle Entschädigung als Lagergeld oder als Wagenstrafmiethe festsetzen.

5. Bei Gütern, deren Empfänger nicht hat benachrichtigt werden können, beginnt die Berechnung des Lagergeldes und der Wagenstrafmiethe nach Ablauf der in den besonderen Vorschriften bestimmten Fristen.

6. Ueber die Höhe und über die Art und Weise der Berechnung dieser conventionellen Lagergelder und Wagenstrafmiethen enthält der Tarif für die Güterbeförderung die näheren Bestimmungen.

Wenn der geregelte Verkehr durch große Güteraufhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn zur Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstrafmiethe und, wenn die Maßregel nicht ausreichen sollte, auch zur Verkürzung der Ladefristen und zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit für die Dauer der Anhäufung der Güter, und zwar Alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlagslieferfristen im §. 57 al. 3 und 4 gegebenen Vorschriften berechtigt.

Eine Aufhebung der normalmäßigen Lieferfristen darf nur im äußersten Falle, wenn alle übrigen Mittel zur Bewältigung der zur Aufgabe gelangenden Gütermengen fruchtlos gewesen sind, in Anwendung gebracht werden, und selbst in diesem Falle muß das Handelsministerium im Interesse des Handels und Verkehrs darauf bestehen, daß in erster Linie nur eine Verlängerung der Lieferfristen ausbedungen werde.

Das Handelsministerium behält sich übrigens die Zustimmung zu jeder Abweichung von den Bestimmungen über Lieferzeiten vor und sind diesbezügliche Ansuchen gehörig zu begründen. (HM. 26. November 1870, Z. 22242, CB. 1870 : 96.)

Laut §. 57 al. 3—4 und §. 60 al. 6 des Betriebsreglements ist eine Kürzung der tarifmäßig festgesetzten Ladefristen wirkungslos, wenn nicht im Sinne der Bestimmungen der bezogenen Paragraphe alle Bedingungen erfüllt worden sind und wenn insbesondere nicht die Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde, entweder im Vorhinein oder doch in besonders dringenden Fällen in der Weise nachträglich eingeholt wurde, daß diese Genehmigung längstens binnen 8 Tagen, von der Einführung dieser Maßnahmen an, kundgemacht werden kann, — wobei die rechtzeitig zu veröffentlichenden Kundmachungen genau den Anordnungen des §. 57 al. 4 des Betriebsreglements zu entsprechen haben.

Ebenso ist bei Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstrafmiethe, dann der Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit vorzugehen. (GJ. 17. November 1877, Z. 13131, CB. 1877 : 138.)

ahren bei Ablieferungshindernissen.

Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert
echtzeitig bewirkt wird, und Güter, deren Abgabe
h geworden, sowie solche, welche unter der Adresse
stante" länger als die durch die besonderen Vor-
hgelassene Frist nach der Ankunft ohne geschehene
s Empfängers daselbst gelagert haben, lagern auf
Kosten der Versender, welche mit thunlichster
ng hievon zu benachrichtigen sind. Auch hat die
as Recht, solche Güter unter Nachnahme ihrer
nden Kosten und Auslagen in ein öffentliches
oder einem ihr als bewährt bekannten Spediteur
g und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager
n und sie da zur Disposition des Versenders unter
enachrichtigung desselben zu stellen.
senbahn ist berechtigt, Güter, deren Bestimmungs-
der Eisenbahn gelegen ist, mittelst eines Spedi-
iner anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungs-
fahr und Kosten des Versenders weiter befördern
enn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der
Absender oder Empfänger Verfügung getroffen
be gilt von Gütern, deren Bestimmungsort eine
n Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation ist.
rstehende Bestimmung findet keine Anwendung,
Verwaltung Rollfuhrunternehmer zur Beförderung
ch seitwärts belegenen Orten bestellt hat (cfr. §. 59).
ersender erklärt sich durch die Aufgabe des Gutes
einverstanden, daß die Eisenbahn Güter, deren
bnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt
deren Abgabe nicht thunlich ist, wenn sie dem
rderben ausgesetzt sind, oder endlich solche Güter,
otene Zurücknahme durch den Versender bei ver-
bnahme seitens des Adressaten, oder im Falle,
ressat nicht zu ermitteln ist, unterbleibt, ohne
mlichkeit bestmöglich, und zwar Güter, die dem
rderben ausgesetzt sind, ohne Verzug, alle anderen
tens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien
t.
leiche gilt für den Fall, daß der Versender nicht
ist.
lose Güter, welche sich im örtlichen Bezirke der
rfinden, unterliegen den Bestimmungen des §. 33.

Die Bahnverwaltung ist nach §. 61 des Betriebsreglements nicht verpflichtet, sondern nur berechtigt, ein Gut, wenn es dem schnellen Verderben unterliegt, im Falle von Ablieferungshindernissen zu veräußern. (HM. 14. Juli 1879, Z. 21823, EB. 1879 : 123.)

Die Eisenbahn ist berechtigt, „Bahnhof restante" gestellte Frachtgüter, welche innerhalb der lagerzinsfreien Zeit nicht abgeholt werden, ohne vorherige Nachforschung nach dem Adressaten zum Verkaufe zu bringen. — Das in Art. 407 HGB. der Eisenbahn eingeräumte Verkaufsrecht ist nicht auf den Fall beschränkt, wenn das zu verkaufende Frachtgut dem Verderben ausgesetzt ist. (OGH. 25. Nov. 1878, Z. 9356; Röll Nr. 109.)

Der von der Eisenbahn zu veranlassende Verkauf der unanbringlichen Güter ist an keine besonderen Vorschriften, insbesonders nicht an jene des Art. 407 HGB. gebunden. (OGH. 26. Aug. 1875, Z. 1997; Röll Nr. 161.)

Von dem Erlöse eines executiv veräußerten Frachtgutes, welches in der Bestimmungsstation unbezogen lagert, sind vor Allem die Executionskosten zu ersetzen und kann die Eisenbahn nur aus dem danach erübrigenden Reste des Erlöses Befriedigung für ihre Forderung an Frachtspesen und Lagerzins finden. (OGH. 3. Nov. 1875, Z. 12012; Röll Nr. 166.)

Die Eisenbahnen sind berechtigt, eine im Verderben begriffene Sendung, deren ordnungsmäßige Weiterbeförderung von einer Zwischenstation bis an den Abgabsort wegen Unterbrechung des Bahnverkehrs in Folge von Elementarereignissen nicht möglich ist, ohne weitere Förmlichkeit bestmöglichst zu verkaufen. — Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, vor einem solchen Verkaufe den Aufgeber zu avisiren, beziehungsweise ihm das Frachtgut zur Disposition zu stellen. (OGH. 29. Nov. 1877, Z. 6081; Röll Nr. 232.)

Haftpflicht im Allgemeinen.

§. 62. Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere, sich aneinander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so haften als Frachtführer für den ganzen Transport nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen kann nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt.

Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute.

§. 63. Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

mfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

4. Die Eisenbahn haftet, abgesehen von den be=
Bestimmungen im §. 67, für den Schaden, welcher
:lust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschlusse
)tvertrages (§. 49) bis zur Ablieferung entstanden
n sie nicht beweist, daß der Verlust oder die Be=
z durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die
Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren
Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen, oder
ßerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung ent=
st.

Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust oder Be=
z des Gutes während der Zeit von der Auflieferung
bis zur Abstämpelung des Frachtbriefes, soweit sie
begründet ist, wird hiedurch nicht berührt.

Ablieferung an den Adressaten steht die Ablieferung
und Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf
nmungsstation, sowie die nach Maßgabe dieses Regle=
attfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser
einen Spediteur gleich.

in Verlust gerathen ist das Gut erst vier Wochen
uf der Lieferungszeit zu betrachten. Durch Annahme
s seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers
er Leute oder derjenigen Personen, an welche die
ng giltig erfolgen kann, und durch Bezahlung der
:lischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn. Nur
s Verlustes oder Beschädigungen, welche bei der Ab=
äußerlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn
Annahme und nach Bezahlung der Fracht in An=
nommen werden, jedoch nur, wenn die Feststellung
ustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der
ıg nachgesucht und der Anspruch innerhalb 4 Wochen
:isenbahnverwaltung schriftlich angemeldet worden ist,
n bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädi=
hrend der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ab=
entstanden ist.

erdem verjähren alle Ansprüche wegen gänzlichen Ver=
s Gutes nach Einem Jahre von dem Ablaufe des
ı gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt
sen, und, sofern das Gut angenommen, die Fracht
t bezahlt ist, alle Ansprüche wegen Verminderung

oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

In allen Verlust- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen die eingehendsten Recherchen anzustellen und auf Erfordern den Berechtigten actenmäßige und genaue Mittheilungen über das Resultat der Nachforschungen zu geben.

Bei Empfangnahme der Entschädigung kann der Entschädigungsberechtigte beanspruchen, daß er, falls das in Verlust gerathene Gut später gefunden wird, hievon benachrichtigt werde. Ueber den erhobenen Anspruch ist ihm eine Bescheinigung zu ertheilen.

Innerhalb acht Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Berechtigte gegen Rückerstattung der erhaltenen, um den Betrag der ihm für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung zu kürzenden Summe verlangen, daß das wiedergefundene Gut von dem Orte, wo dasselbe gefunden wurde, bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen ursprünglichen Bestimmungsorte kostenfrei geliefert werde.

Ist an einem Gute eine Verminderung oder eine Beschädigung eingetreten, so hat die Eisenbahn in Gegenwart von unparteiischen Zeugen und womöglich in Gegenwart des Reclamationsberechtigten das Gewicht oder den sonstigen Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen zu lassen.

Will der Reclamationsberechtigte sich mit der Eisenbahn über die von letzterer zu leistende Entschädigung im außergerichtlichen Wege ausgleichen, so hat er noch vor dem Empfange, beziehungsweise vor der Zurücknahme des Gutes den Thatbestand anzuerkennen und seinen Ersatzanspruch anzumelden.

Stellt er sich hiebei mit dem Ausspruche der von der Eisenbahn beigezogenen Sachverständigen nicht zufrieden, so steht es ihm frei, den Schaden durch vom Handelsgerichte oder in dessen Ermangelung vom Richter des Ortes ernannte oder durch bei dem Gerichte bereits ständig bestellte Sachverständige feststellen zu lassen.

Eine angemeldete Reclamation ist mit einem den Werth des Gutes nachweisenden Documente, und wenn das Gut in Empfang genommen wurde, auch mit dem Frachtbriefe belegt, binnen der gesetzlichen Verjährungsfrist wirklich einzubringen, *und muß* solche mit thunlichster Beschleunigung von der Eisenbahn *beant*wortet und erledigt werden.

on der Bahnanstalt dem Adressaten zugestellte Frachtbrief
glich der darin enthaltenen Quantitätsangaben einen Beweis
der Bahnanstalt. — Der Spediteur als Adressat ist bezüglich
utes zur Klage legitimirt. (OGH. 23. August 1850, Z. 4249;
. 5.)

er nach Art. 408 HGB. vom Empfänger zu veranlassenden
des theilweisen Verlustes oder der Beschädigung eines Fracht-
weder die Vorschriften des Art. 407, noch überhaupt die Proceß-
über den Sachbefund zu beobachten. — Ein während des Trans-
gekommener Umtausch der zur Aufgabe gebrachten, in einem
ackten Waaren rechtfertigt die Annahme einer böslichen Hand-
auf Seite der Eisenbahn. — Die im Art. 408 HGB. vor-
Feststellung ist auch nach Uebernahme des Frachtgutes seitens
ten zulässig, woferne mit dem Frachtgute inzwischen erwiesener-
e Veränderung vorgenommen wurde. (OGH. 10. Sept. 1873,
Röll Nr. 105.)

esitz des Frachtbriefes legitimirt denjenigen, welcher ein Fracht-
einen Spediteur mittelst Eisenbahn versenden ließ, im Falle
es des Frachtgutes zur Schadenersatzforderung gegen die Eisen-
GH. 19. Nov. 1873, Z. 9329; Röll Nr. 108.)

Kriegszustand befreit die Eisenbahn nur in dem Falle von der
ng zum Ersatze für den Verlust eines Frachtgutes, wenn dieser
eine unmittelbare Folge des Krieges gewesen. — Die Eisen-
hen im Falle der Nichtablieferung eines Frachtgutes von dem
an, in welchem sie dasselbe vertragsmäßig abzuliefern hatten,
sen von dem zu ersetzenden Werthe zu bezahlen. (OGH. 8. Juli
765; Röll Nr. 20.)

Eisenbahngesellschaft kann im Falle des von ihr behaupteten
eines Frachtstückes nur alternativ zur Rückstellung des Fracht-
zum Ersatz des Schadens verurtheilt werden. (OGH. 8. Oct.
942; Röll Nr. 21.)

Frachtgut, welches die Eisenbahn an eine andere als die im
e bezeichnete Person ausgefolgt hat, gilt in Ansehung der Er-
der Eisenbahn als in Verlust gerathen. — Die unrichtige Be-
des Wohnortes des Adressaten im Frachtbriefe entschuldigt nicht
gung des Frachtgutes an eine andere, als die im Frachtbrief
Person. Im Falle der Ausfolgung des Frachtgutes an eine
te Person braucht sich der Aufgeber nicht an letztere wegen
g der Waare oder Wertherſatz zu halten, ist vielmehr berechtigt,
r die Haftung der Bahnanstalt als Frachtführerin in Anspruch
. (OGH. 5. Juli 1871, Z. 4359; Röll Nr. 78.)

m §. 1497 a. b. G. B. normirte Unterbrechung der Verjäh-
materiellen Rechten ist auf die Verjährung der Klagen
Eisenbahn als Frachtführerin nicht anwendbar (Art. 386, 408
OGH. 26. Nov. 1873, Z. 10485; Röll Nr. 110.)
Klage wegen Abganges an einem Frachtgute ist auch nach er-
standsloser Uebernahme des letzteren zulässig, woferne der Em-
weist, daß er sich bei der Bestätigung des Empfanges des ganzen
s in einem unverschuldeten Irrthume befunden habe. (OGH.
875, Z. 9975; Röll Nr. 153.)
die Bahn auf Schadenersatz wegen Verlust des Frachtgutes
rd, so hat nicht der Aufgeber den Verlust, sondern die Bahn
n, daß *das Frachtgut an* den Adressaten abgeliefert wurde.
Sept. 1876, Z. 7785; Epstein Nr. 138.)

Der Absender kann die Eisenbahn im Falle der Nichta des Frachtgutes an den Adressaten auch dann auf Rückstellung be belangen, wenn dasselbe wegen Ablaufes des im Betriebsregle 10. Juni 1874 (§. 64) normirten 4wöchentlichen Termines als gerathen anzusehen ist. — Die Ausfolgung eines Frachtgutes an einen — obzwar mit keiner schriftlichen Vollmacht versehen vollmächtigten des Adressaten giltig erfolgen. (OGH. 18. Z. 5060; Röll Nr. 257.)

Unter dem Ausdrucke „öffentliche Lagerhäuser" im §. 64 des reglements sind auch die Lagerhäuser der Eisenbahnen zu versth Uebernahme in das Lagerhaus der Eisenbahn geht der Fracht einen Verrechnungsvertrag über, ohne daß eine thatsächliche hinzutreten muß. (OGH. 17. März 1886, Z. 2378.)

Beschränkung der Haftpflicht für Güter, n nicht nach Eisenbahnstationen bestimmt s

§. 65. Wird Gut mit einem Frachtbriefe zum porte übernommen, in welchen als Ort der Abliefe nicht an einer anschließenden Eisenbahn liegender Ort b ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahnen als Fra nicht für den ganzen Transport, sondern nur für den port bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst E enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung tr die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

In Ansehung der von der Bahnverwaltung einge Rollfuhren nach seitwärts belegenen Orten (cfr. §. 59 die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auch Transport bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes.

Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe me Bestimmungsorte.

§. 66. Ist von dem Absender auf dem Frachtb stimmt, daß das Gut an einem an einer Eisenbahn, fi dieses Reglement gilt, liegenden Orte abgegeben wer liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbr anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Trans nur bis zu jenem ersteren an der Bahn liegenden Or nommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Abliefe diesen Ort verantwortlich.

Besondere Beschränkung der Haftpflicht

§. 67. 1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung de welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen B

der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlich oder theil-
en Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost,
ren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung rc.
rleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr
anden ist, insbesondere also nicht

überhaupt bei gefährlichen Substanzen, als: Schwefel-
säure, Scheidewasser und anderen ätzenden, sowie bei
leicht entzündlichen Gegenständen;

für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als: leicht
zerbrechlichen Möbeln, leicht zerbrechlichem Eisenguß, Glas,
leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons,
Zucker in losen Broden u. s. w.;

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre wird
den Bruch bei Eisenguß nicht gehaftet, insofern derselbe durch die
ere Beschaffenheit des Materiales (Gußspannung, grobe Gußfehler) ent-
en kann.

für das Verderben: bei Flüssigkeiten und anderen Gegen-
ständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß über-
gehen oder durch Frost oder Hitze leiden;

für das Einrosten: bei Metallwaaren;

für Gewichtsverluste: bei frischen und gesalzenen Fischen,
Austern und Südfrüchten.

2. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter,
he in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für
Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart ver-
denen Gefahr entstanden ist. Welche Güter die Eisenbahn
Anwendung einer ermäßigten Tarifclasse in unbedeckten
gen zu transportiren befugt ist, bestimmt der Tarif, und
der Absender sein Einverständniß mit dieser Beförde-
gsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch
iftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung
betreffenden Gutes in gedeckten oder mit Decken ver-
nen Wagen ausdrücklich verlangt. Die Eisenbahn ist jedoch
diesem Falle berechtigt, einen Zuschlag zu der tarifmäßigen
cht zu erheben.

Wenn in Folge besonderer Vereinbarung Güter, die sonst
gedeckten Wagen verladen werden, in ungedeckten Wagen
dert werden, so kann unter der mit dieser Transportart
undenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Ab-
von ganzen Collis nicht verstanden werden.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter,
e, *ungeachtet ihrer Natur*, eine Verpackung zum Schutze

gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordern, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Dagegen haftet der Absender, beziehungsweise der Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

5. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

6. In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheiles vermuthet, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der seitens der Eisenbahnen nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

7. Die vorstehend unter 1 bis 5 bedungenen Befreiungen treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

8. Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Percent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbhölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes oder gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen und frische Kitte gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als zwei Percent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absendestation festgestellten Gewichtes beträgt. Dieser Percentsatz wird, im Falle mehrere Stück zusammen auf einen Frachtbrief transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das *Maß* der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder *sonst* erweislich ist.

vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht
t ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, daß der
nach den Umständen des Falles nicht in Folge der
:n Beschaffenheit des Gutes entstanden ist; oder daß
nommene Percentsatz dieser Beschaffenheit oder den
Umständen des Falles nicht entspricht. Es bleibt
n einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen
welche vom Versender selbst verladen werden, mit
jung der Aufsichtsbehörde höhere Percentsätze, als
cent nach Maßgabe der Beschaffenheit der einzelnen
estzusetzen, bis zu welchen eine Vergütung für Ge=
ngel nicht stattfinden soll.
gänzlichem Verluste des Gutes ist ein Abzug für
verlust überhaupt unstatthaft.

Bahngesellschaft kann für den Schaden, welcher durch Ver=
einer am Bahnhofe in einem Waggon lagernden Waare ent=
ſt, nach Art. 395 HG. nur dann haftbar werden, wenn er=
rd, daß der Brand aus Verschulden der Gesellschaft oder ihrer
ten entstanden ist.
einer im geschlossenen Waggon in Brand gerathenen Waare,
r Gefahr der Selbstentzündung unterliegt, kann die Bahngesell=
t den Brandschaden nach Art. 423 und 424 HG., beziehungs=
des Betriebsreglements nicht für verantwortlich erkannt werden.
5. April 1882, Z. 4097.)

Geldwerth der Haftung.

§. 68. Eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen
ehenden Paragraphen zur Last fallende Entschädigung
rem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu be=

Im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes
der Schadenberechnung der von dem Beschädigten
isende gemeine Handelswerth, und in Ermangelung
hen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Be=
it zur Zeit und am Orte der bedungenen Abliefe=
gabt haben würden, nach Abzug der in Folge des
etwa ersparten Zölle und Unkosten zu Grunde gelegt.
Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird je=
gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine
icht höher als 30 fl. Silber pro 50 Kilogramm
ngenommen, insofern ein höherer Werth nicht aus=
auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu
n Stelle mit Buchstaben declarirt ist.

3. Im Falle einer höheren Werthdeclaration bildet die declarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. In diesem Falle hat der Versender neben der tarifmäßigen Fracht einen Zuschlag zu entrichten, welcher ein Zehntel pro mille der ganzen declarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn, respective des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 5 kr. und unter Abrundung des zu erhebenden Betrages auf ganze Kreuzer nicht übersteigen darf.

4. Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werthverminderung nach Verhältniß des gemäß der Bestimmung ad 1 zu ermittelnden Werthes zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatze vergütet.

Im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

Die bösliche Handlungsweise im Art. 427 HG. umfaßt nicht bloß den dolus, sondern auch die im Bewußtsein der Gefahr bethätigte pflichtwidrige Handlungsweise oder Unterlassung. (OGH. 30. August 1866, Z. 6923; Röll Nr. 33.)

Da rücksichtlich der Ersatzpflicht des Frachtführers für Beschädigung des Frachtgutes in den Art. 396 und 427 HGB. der Fall einer nachweisbaren böslichen Handlungsweise im Gegensatze zu den dort gegebenen allgemeinen Bestimmungen besonders normirt und für diesen Fall die Haftpflicht in einem ausgedehnteren Umfange statuirt wird, so muß angenommen werden, daß auch das HGB. hier nicht mehr ein Verschulden, welches bloß in schuldbarer Unwissenheit und Mangel der gehörigen Aufmerksamkeit besteht, sondern vielmehr eine Handlungsweise im Auge hat, durch welche eine Beschädigung wissentlich und absichtlich herbeigeführt wurde. (OGH. 28. Octbr. 1870, Z. 4966; Röll Nr. 64.)

Eine Definition des Ausdruckes „bösliche Handlungsweise“ im Art. 396 HG., welcher nur noch im Art. 427 HGB. vorkommt, ist im HGB. nicht enthalten. Aus den Protokollen der Nürnberger Conferenz geht hervor, daß im Sinne der Verfasser des HGB. „bösliche Handlungsweise“ nicht nur dann anzunehmen ist, wenn der Schaden der bestimmten Absicht des Thäters entspricht, sondern auch dann, wenn der Schuldige durch sein pflichtwidriges Handeln zwar die Beschädigung nicht unmittelbar bezweckte, wenn er sich aber bei seinem Verfahren der damit verbundenen Gefahr bewußt war, daß also darunter nicht nur die eigentliche böse Absicht, sondern auch ein hoher Grad der Sorglosigkeit (§. 1331 abGB.) begriffen ist.

Haftpflicht für Versäumung der Lieferungsfrist.

§. 69. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit (§. 57) entstanden ist,

: sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch An=
ung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht
abwenden können.

Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe
nneten Empfängers oder seiner Leute, und durch Be=
ig der Fracht erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung
ieferungszeit, insoferne solche nicht binnen 8 Tagen nach
lblieferung, beziehungsweise nach Bezahlung der Fracht
en worden sind. Ist das Gut nicht angenommen, oder
racht nicht bezahlt, so verjähren sie nach einem Jahre.
Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem
blieferung geschehen ist, und, wenn sie überhaupt nicht
t ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

elbwerth der Haftung für Versäumung der
Lieferungszeit.

§. 70. Für Versäumung der Lieferfrist vergütet die
bahn, ohne den Beweis zu verlangen, daß durch die
itete Ablieferung ein Schaden entstanden ist:

bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als 1 Tag
beträgt, bis zu 3 Tagen $^1/_4$, bis zu 8 Tagen $^1/_3$, und
venn die Verspätung mehr als 8 Tage beträgt, die
Hälfte der Fracht;

bei Eilgütern: wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden
beträgt, bis zu 24 Stunden $^1/_4$, bis zu 3 Tagen $^1/_3$,
und wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, die
Hälfte der Fracht.

Wird von dem Entschädigungsberechtigten die Vergütung
höheren Summe beansprucht, so liegt demselben ob, den
die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden
Verlangen der Eisenbahnverwaltung nachzuweisen.

Die Höhe des von der Eisenbahn alsdann zu leistenden
es bestimmt sich durch die Höhe des nachgewiesenen
dens mit der Maßgabe, daß

1. im Falle einer Declaration des Interesses an der
eitigen Lieferung die declarirte Summe;

2. in Ermangelung einer solchen Declaration:
falls die Versäumniß nicht mehr als 24 Stunden beträgt,
der Betrag der halben Fracht,
falls die Versäumniß mehr als 24 Stunden beträgt, der
Betrag der ganzen Fracht, die Maximalsätze der zu

gewährenden Entschädigung bilden, insofern nicht die Versäumniß der Lieferfrist durch eine bösliche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist. Die Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung muß behufs ihrer Giltigkeit auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dafür vorgesehenen Stelle erfolgen und der dießfallsige Betrag von dem Versender mit Buchstaben eingetragen werden.

Die Eisenbahn ist in diesem Falle berechtigt, neben der tarifmäßigen Fracht einen Frachtzuschlag zu erheben, welcher für je 5 fl. der declarirten Summe — angefangene 5 fl. für voll gerechnet — für die ersten 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn respective des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat . . . . $^1/_2$ kr.
für die folgenden 225 Kilometer . . . . $^1/_4$ „
für jede weiteren folgenden 375 Kilometer . . . $^1/_4$ „
nicht übersteigen darf. Angefangene 150, respective 225 und 375 Kilometer werden für voll gerechnet.

Ueberschießende Bruchtheile sind auf ganze Kreuzer abzurunden. Der geringste Frachtzuschlag beträgt 5 kr.

IV. Schlußbestimmung.

Jede Eisenbahnverwaltung hat Exemplare des Betriebsreglements für das Publikum bereit zu halten und demselben gegen Erstattung der Kosten zu überlassen.

Abänderungen des Reglements werden außer durch das Reichsgesetzblatt auch von den Eisenbahnverwaltungen in den betreffenden Landesblättern giltig publicirt.

lage A.

Erklärung.*)

Die Güterexpedition der .... Eisenbahn zu ....
uf .... Ersuchen folgende Güter, welche laut
tbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise be-
et sind, zur Eisenbahnbeförderung nach ....
.... von .... angenommen, nämlich:

....

....

....

....

ie .... hiebei ausdrücklich an, daß diese Güter
packt mit folgenden Mängeln in der Verpackung, nämlich

....

....

....

geben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von

....

....

annt ist.

, den .... ten .... 18 ....

Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Collis be-
auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind, oder
l *in der Verpackung zeigen.*

Anlage D.

Bestimmungen

über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände. (§. 48, B. 1.)*)

I. Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und ähnliche in Oesterreich und Ungarn speciell zugelassene Gemenge;

Pulvermunition, einschließlich fertiger Patronen;

Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach §. 48, A 3, lit. a—e (einschließlich) von der Beförderung ausgeschlossen sind;

sprengkräftige Zündungen, als: Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) elektrische Minenzündungen, ferner Zündschnüre, mit Ausnahme der Sicherheitszünder (vergleiche unter Nr. V);

Patronen aus Dynamit und ähnlichen in Oesterreich und Ungarn speciell zugelassenen Sprengmitteln;

Nitrocellulose, als: Schießbaumwolle, Collodiumwolle (sofern sie mit mindestens 50 Percente Wasser angefeuchtet ist, vergleiche unter Nr. XXXVI) und Pyropapier (s. g. Düppler-Schanzenpapier) soweit derlei Präparate in Oesterreich und Ungarn zugelassen sind, werden nur unter den in besonderen Verordnungen festgesetzten, beziehungsweise festzusetzenden Vorschriften zum Transporte zugelassen.

II. Petarden für Knallhaltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzeln, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, daß die Blechkapseln sich weder selbst untereinander, noch einen anderen Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 2·6 *cm* starken gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äußere Kiste keinen größeren Raum als 0·06 m^3 haben.

Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmäßig ausgeführte Verpackung versehen sind.

III. Zündhütchen für Schußwaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen müssen sorgfältig in festen Kisten oder Fässern verpackt, und jedes Collo muß mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Zündhütchen" oder „Zündspiegel" &c. tragenden Zettel beklebt sein. (Wegen sprengkräftiger Zündungen vergleiche Nr. I.)

III a. „Zündbänder und Zündblättchen (amorces) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

*) Die nachstehende Textirung der Anlage D erfolgte durch die Verordnungen des Handelsministeriums vom 1. Juli 1880, 15. September 1881 und 1. Mai 1883, RGB. 1880 : 78, 1881 : 100, 1883 : 52.

lben sind zu höchstens je 100 Zündpillen — die im Ganzen
ls 0·75 *g* Zündmasse enthalten dürfen — in Pappschachteln

s je 12 Schachteln sind zu einer Rolle zu vereinigen und
12 Rollen zu einem festen Packet mit Papierumschlag zu

Packete sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in sehr
: Kisten, beide von nicht über 1·2 m^3 Größe, ohne Beilegung
enstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden
s und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 *mm* mit
Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine
oder Verschiebung der Packete auch bei Erschütterung aus-
t.
Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche
des Absenders und der Fabrik tragen.
r Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten
tsgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend
bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.
liche Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe
her Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

knallbonbons werden zum Transport zugelassen, wenn
6 bis 12 Stück in Cartons liegen, welche dann in Holzkisten
packt sind.

knallerbsen werden unter folgenden Bedingungen befördert:
lben sind höchstens zu je 1000 Stück, welche im Ganzen nicht
5 *g* Knallsilber enthalten dürfen, in mit Papier umhüllte
ln zwischen Sägemehl zu verpacken.
Schachteln sind in Behälter von starkem Eisenblech, oder in
: Kisten, beide von nicht über 0·5 m^3 Inhalt, ohne Beilegung
enstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden
s und seinem Inhalt ein Raum von mindestens 30 *mm* mit
Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine
oder Verschiebung der Schachteln bei Erschütterungen aus-
t.
Behälter müssen neben der Angabe des Inhaltes die deutliche
des Absenders und der Fabrik tragen.
r Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten
tsgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend
bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.
liche Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe
her Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

treichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als
n, Zündschwämme 2c.) müssen in Behältnisse aus starkem
oder aus festgefügtem Holz von nicht über 1·2 m^3 Größe
nd dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Behältnisse
efüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äußerlich deutlich
halte zu bezeichnen.
nder für Taschenfeuerzeuge, insoferne sie lediglich aus Papier-
durch Schlag oder Reibung entzündlichen, jedoch nicht
ren Phosphorplätzchen bestehen, sind unter Nr. IV der An-
Eisenbahnbetriebsreglements zu subsumiren.
derlei Plätzchen aber, wie z. B. für Kinderpistolen mißbräuch-
nen könnte, mit Knallsatzmischungen bereitet, so würden sie
b P. 8 des §. 1 der Verordnung des Handelsministeriums
1880, RGB. Nr. 79, betreffend die Regelung des Trans-

portes explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen aufgeführten Gegenstände einzureihen sein. (HM. 29. December 1883, Z. 46908, CB. 1884: 8.)

V. Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnißmäßig geringe Menge Schießpulver enthalten ist, unterliegen den unter Nummer IV gegebenen Vorschriften. (Wegen anderer Zündschnüre vergleiche Nr. I.)

VI. Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und außerdem in gleichfalls ausgeklebten größeren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VII. Gewöhnlicher (weißer oder gelber) Phosphor muß mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen außerdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen und müssen äußerlich als „Gewöhnlichen gelben (weißen) Phosphor enthaltend" und mit „Oben" bezeichnet sein.

Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlötheten Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespänen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äußerlich als „rothen Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

VIII. Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium, sowie sogenannte Natronkokes (ein bei der Bereitung der Theeröle erhaltenes Nebenproduct) werden nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichten Fässern oder anderen wasserdichten Behältern verpackt zur Beförderung übernommen.

Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschließenden, eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche mit Chlorcalciumlauge so stark getränkt sind, daß sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Versender und der Empfänger hat das Auf- beziehungsweise Abladen selbst zu besorgen. Auch hat der Versender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

IX. Celloidin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Collodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im Wesentlichen aus Collodiumwolle bestehendes Präparat wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloidinplatten in wasserdichtes Papier und dann in verklebte Blechschachteln verpackt sind.

X. Schwefeläther, sowie Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in größeren Quantitäten enthalten (Hofmannstropfen und Collodium) dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefäßen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muß:

1. Werden mehrere Gefäße mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starken Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

2. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von

rglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf
logramm nicht übersteigen.
Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl.
XXXIX.

I. Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschließ-
uf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur entweder
. in dichten Gefäßen aus starkem gehörig vernietetem Eisenblech bis
0 Kilogramm Inhalt, oder
. in Blechgefäßen von höchstens 75 Kilogramm Brutto, welche oben
nten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefäße müssen
der von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen, oder in Kisten
troh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren
anzen verpackt sein, oder
. in Glasgefäßen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu,
Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen ein-
ert sind.

II. Holzgeist in rohem und rectificirtem Zustande und
on werden — sofern sie nicht in besonders dazu construirten Wagen
nwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall-
Glasgefäßen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefäße müssen
r unter Nr. X für Schwefeläther 2c. vorgeschriebenen Weise ver-
sein.
Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl.
XXXIX.

III. Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

IV. Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze
ı sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten
kt sein.

V. Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem Chemiker auf
Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit
ifgegebenen Pikrinsäure befördert. Vergl. §. 48, A 3c.

VI. Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbeson-
Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure,
bewasser) unterliegen nachstehenden Vorschriften:
. Falls diese Producte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt
n, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in
ere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene
: oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.
alls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummibehältern versendet
n, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Ver-
en versehen sein.
. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXIX müssen
alsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen
kalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
. Die Vorschriften unter Nr. 1 und 2 gelten auch für die Ge-
in welchen die genannten Gegenstände transportirt
en sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu declariren.
Die Mineralsäuren werden, wenn die einzelnen Colli, welche
er Frachtbriefsendung gehören, nicht über 75 Kilogramm schwer
zur Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte angenommen.
en sich bei einer Frachtbriefsendung ein oder mehrere Stücke im
gewichte von mehr als 75 Kilogramm, so kann die Eisenbahnver-
ng, auch wenn *die Gesammtmenge* das Gewicht von 2000 Kilogramm
rreicht, die Bezahlung der Fracht für 2000 Kilogramm verlangen.

Diese Berechtigung tritt jedoch nicht ein, wenn für ein im Gewichte von höchstens 75 Kilogramm angenommenes Collo erst nach der Annahme ein höheres Gewicht ermittelt wird. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur ein Collo im Gewichte von mehr als 75 Kilogramm befindet, ist vom Versender, beziehungsweise Empfänger zu besorgen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Colli desfallsigen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre darf bei Verpackung flüssiger Mineralsäuren aller Art in Kisten mit Krügen und Flaschen das Gewicht einer Kiste bis zu 300 Kilogramm betragen, und treten obige Bestimmungen des Punktes 4 erst bei Ueberschreitung dieses Gewichtes in Wirksamkeit.

Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen 3 Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation, beziehungsweise nach der Avisirung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung der Bestimmungen im §. 61 al. 1 in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dieß nicht thunlich ist, kann sie die Sendungen ohne weitere Förmlichkeit verkaufen.

XVII. Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter XVI Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter Nr. 2) und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung).

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIX.

XVIII. Auf den Transport von rother rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XVI (mit Ausnahme der Anmerkung zu Nr. 4) gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ballons und Flaschen in den Gefäßen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichen Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XIX. Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) dürfen nur befördert werden: entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen, oder
2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Ausgüsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdieß mit einer Hülle von Thon versehen sind.

Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten anorganischen Substanz, wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XVI 2, 3 und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung) Anwendung.

XX. Für Firnisse und mit Firniß versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämmtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergl. Nr. XI) und von Petroleumäther (vergl. Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XII nicht genannte Spirituosen sind, soferne sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter XVI Nr. 1, Abs. 1, maßgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIX.

XI. Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 14 Grad R. ecifisches Gewicht von mindestens 0·780 hat, oder bei einem Baro= tande von 760 Millimeter nicht unter 21 Grad C. entzündliche fe gibt (Testpetroleum);
e aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens rgenannte specifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen 2c.);
rner Steinkohlentheeröle (Benzöl, Toluol, Xylol, Cumol 2c.), sowie nöl (Nitrobenzol).
ie vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen
Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu construirte : (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:
der
besonders guten dauerhaften Fässern, oder
i dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder
Gefäßen aus Glas und im internen österreichisch=unga= schen Verkehre auch aus Steinzeug; in diesem Falle doch unter Beachtung folgender Vorschriften:
erden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen eselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infu= rienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
ei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit ner gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und it hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder übeln zulässig: die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, chilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm= oder Kalkmilch nter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des nzelnen Collo darf bei Anwendung von Glasgefäßen 60 Kilo= amm, und bei Anwendung von Gefäßen aus Steinzeug i Kilogramm nicht übersteigen.
Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefäße werden ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung ersenders bestmöglichst verkauft.
Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Ab= ng im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plom= der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung übernommen.
Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. ige Gefäße sind stets als solche zu declariren.
Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche XXIX.
Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die in Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein specifisches Gewicht ndestens 0·780 haben, oder daß das Petroleum der im Eingange hrten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungs= ungen unter Nr. XXII Anwendung.
XIa. Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphta und rte aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern diese Stoffe bei ad R. ein specifisches Gewicht von weniger als 0·780 und mehr als haben (Benzin, Ligroin und Putzöl).
ie vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:
Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu construirte (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:
er
besonders guten dauerhaften Fässern, oder:

b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder:
c) in Gefäßen aus Glas und im internen österreichisch-ungarischen Verkehre auch aus Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf 40 kg nicht übersteigen.

2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalt für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu declariren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIX.

6. Bei Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen.

8. Jedes einzelne Collo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift: „Feuergefährlich" zu versehen; Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas oder Steinzeug haben außerdem noch die Aufschrift: „Muß getragen werden" zu erhalten. Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre ist an den Wagen ein rother Zettel mit der Aufschrift: „Vorsichtig rangiren" anzubringen.

9. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 14 Grad R. ein specifisches Gewicht von weniger als 0·780 und mehr als 0·680 haben. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII Anwendung.

XXII. Petroleumäther (Gasolin, Neolin ꝛc.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Producte, sofern diese Stoffe bei 14 Grad R. ein specifisches Gewicht von 0.680 oder weniger haben.

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden: entweder
a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder
b) in Gefäßen aus Glas und im internen österreichisch-ungarischen Verkehre auch aus Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

a) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

b) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf 40 *kg* nicht übersteigen.

. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefäße werden ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung Versenders bestmöglichst verkauft.

. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plomg der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung übernommen.

. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die ße, in welche diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße stets als solche zu declariren.

. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche XXXIX.

. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit ballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem n, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten haben getragen werden.

. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu rn und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht inander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen.

. Jedes einzelne Collo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund druckten Aufschrift: „Feuergefährlich" zu versehen; Körbe und el mit Gefäßen aus Glas oder Steinzeug haben außer- noch die Aufschrift: „Muß getragen werden" zu erhalten. internen österreichisch-ungarischen Verkehre ist an den en ein rother Zettel mit der Aufschrift: „Vorsichtig rangiren" bringen.

Außerdem finden die Bestimmungen unter Nr. XVI 4 Anwendung.

XXIII. Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in en Wagen statt.

Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Ge-, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Dere Gefäße sind stets als solche zu declariren.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche XXXIX.

XXIV. Nichtflüssige Arsenikalien, namentlich arsenige re (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigt), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegen-) ꝛc. werden nur dann zum Transport angenommen, wenn

1. auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer rbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind, und

2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist: entweder n doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenem

Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen; oder

b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfachen Fässern von starkem trockenem Holze verpackt sind; oder

c) in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV Nr. 1 und unter XVI Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter Nr. 2) und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung).

XXVI. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze 2c.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als Sublimat, Kalomel, weißes und rothes Präcipitat, Zinnober; ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn= und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße 2c. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII. Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefäßen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVIII. Kienruß wird nur in kleinen, in dauerhaften Körben verpackten Tönnchen oder in Gefäßen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

XXIX. Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden: entweder

a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech; oder

b) luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sog. amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transporte aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX. Die hochbeschwerten Cordonnet-, Souple, Bourre de soie und Chappe-Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 *cm* innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 *cm* hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 *cm* Seite im Abstand von 2 *cm* bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 *cm* breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den

tten gehen, so daß man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren n. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden nen, sind außen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. lt im Frachtbrief eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI. Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo= oder oddy=Wolle) und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei=, umwollen= und Baumwollgarnabfälle, Weber= und Harschlitzen, sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenable, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige genstände (wegen gebrauchter Putzwolle vergleiche Absatz 3) werden, n sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluß bedert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung bedeckt gebauten Wagen verständigt.

Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die genannten Gegende gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und andelt werden.

Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, ten oder sonstigen Gefäßen zum Transporte zugelassen.

XXXII. Fäulnißfähige thierische Abfälle, wie ungesalze, oder nicht im Sinne der Verordnung der Ministerien s Innern und des Handels vom 1. Februar 1873 (RGB. . 20) mit einer Lösung von Carbolsäure (Phenilsäure) bechtete frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, auen, sowie andere in besonderem Grade übelriechende d ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluß der ter Nr. XXXIII aufgeführten, werden nur unter nachstehenden dingungen angenommen und befördert:

1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahngüterexpedition dem Versender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmen Zeit zur Verladung gestellt werden.
2. Einzelsendungen sind nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, beln oder Kisten verpackt zugelassen.
3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Able von beiden, desgleichen ungesalzene, oder nicht im Sinne der rordnung der Ministerien des Innern und des Handels m 1. Februar 1873 (RGB. Nr. 20) mit einer Lösung von rbolsäure (Phenilsäure) befeuchtete frische Häute werden auch bei Aufgabe in Wagenladungen nur in der zu 2 vorgeschriebenen Verkung angenommen.
4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in genladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die orderlichen Decken sind von den Versendern zu stellen.
5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfection fallen dem Versender, behungsweise dem Empfänger zur Last.

Anmerkung: Im internen österreichisch=ungarischen Verhre müssen gesalzene, oder im Sinne der Verordnung der inisterien des Innern und des Handels vom 1. Februar 78 (RGB. Nr. 20) mit einer Lösung von Carbolsäure (Phenilure) befeuchtete Häute je in Ein Kissen zusammengefaltet und eses *gut zusammengebunden* sein.

XXXIII. Stalldünger, sowie andere Fäcalien und Latrinenstoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Be- und Entladung haben Versender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Be- und Entladestelle nach Maßgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.

2. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Be- und Entladung, wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

3. Trockener Stalldünger wird in unverpacktem (losem) Zustande in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert, welchen der Versender zu beschaffen hat.

4. Andere Fäcalien und Latrinenstoffe dürfen — sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen — nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefäßen und auf offenen Wagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruches thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Be- und Entladung Bedacht zu nehmen.

5. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.

6. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfection fallen dem Versender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

Anmerkung. Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre haben sich die Parteien auch noch allen jenen speciellen Bedingungen zu unterwerfen, welche die Bahnverwaltung auf Grund von aus sanitären oder anderen öffentlichen Rücksichten erlassenen Verordnungen der Regierung vorschreibt.

XXXIV. Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

XXXV. Gegenstände, welche durch Funken der Locomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschließlich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Preßtorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergl. Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspäne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspäne &c., sowie die durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren brennbaren Körpern hergestellten Waaren, desgleichen Gyps, Kalkäscher und Traß werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transport zugelassen, daß der Versender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorge. Auch hat der Versender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXVI. Collodiumwolle wird, sofern sie mit mindestens 50 Percent Wasser angefeuchtet ist, in dicht verschlossenen Blechgefäßen, welche in dauerhafte Holzkisten verpackt sind, zum Versandt angenommen.

Auf dem Frachtbriefe muß vom Versender und von einem Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit der Waare und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

Enthält die Collodiumwolle einen niedrigeren Percentsatz von Wasser, so finden die bezüglichen Vorschriften unter I Anwendung.

'II. Chlormethyl wird nur in luftdicht verschlossenen starken
en und auf offenen Wagen befördert.
Monaten April bis October einschließlich sind derartige Sen=
Kosten des Versenders mit Decken zu versehen.

'III. Flüssige Kohlensäure und flüssiges Stick=
irfen nur in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Guß=
e bei amtlicher Prüfung einen Druck von 250 Atmosphären
nde Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung
werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muß deutlich
ssen, daß die Prüfung hierauf und zwar innerhalb Jahresfrist
fgabe stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart
n, daß der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme
ierigkeit sichtbar gemacht werden kann.
mige Kohlensäure wird zur Beförderung nur dann angenom=
ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt und wenn
ältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl aufgeliefert
e bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten
Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das
fache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die
bei ihrer Auflieferung steht. Jeder Behälter muß mit einer
velche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem
ventil, einem Wasserablaßhahn, einem Füll=, beziehungsweise
, sowie mit einem Manometer versehen sein und muß alljährlich
ute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sicht=
angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muß deutlich
ssen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben statt=
it. In dem Frachtbriefe ist abzugeben, daß der Druck der auf=
Kohlensäure auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad
Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Ver=
hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften, und
e durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungs=
von zu überzeugen, daß die Prüfung der Behälter auf Druck
ndem Maße stattgefunden hat.

'IIIa. Flüssiges (condensirtes) Ammoniak darf nur in Behältern
ßeisen, Flußeisen oder Gußstahl, welche bei amtlicher Prüfung
von 100 Atmosphären ohne bleibende Veränderung der Form
haben, zur Beförderung aufgeliefert werden. Ein amtlicher
f den Behältern muß deutlich erkennen lassen, daß die Prüfung
zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgefunden hat.
er sind fest in Kisten derart zu verpacken, daß der vorgedachte
i der bahnseitigen Annahme ohne Schwierigkeit sichtbar ge=
en kann.

IIb. Wasserfreie, flüssige, schweflige Säure darf nur in Be=
Schweißeisen, Flußeisen, Gußstahl oder Kupfer, welche bei
rüfung einen Druck von 50 Atmosphären ohne bleibende Ver=
r Form ausgehalten haben, zur Beförderung aufgeliefert werden.
er Vermerk auf den Behältern muß deutlich erkennen lassen, daß
g hierauf, und zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe
n hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken,
gedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme ohne Schwierig=
gemacht werden kann.
X. Falls die unter X, XII, XVI, XVII, XX bis XXIII ein=
ufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je
nm *zum Versandt kommen,* ist es gestattet, die unter X, XII,
Ausnahme von Brom), XX bis XXIII einschließlich aufge=

Diese Berechtigung tritt jedoch nicht ein, wenn für ein im Gewichte von höchstens 75 Kilogramm angenommenes Collo erst nach der Annahme ein höheres Gewicht ermittelt wird. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur ein Collo im Gewichte von mehr als 75 Kilogramm befindet, ist vom Versender, beziehungsweise Empfänger zu besorgen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Colli desfallsigen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.

Anmerkung: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre darf bei Verpackung flüssiger Mineralsäuren aller Art in Kisten mit Krügen und Flaschen das Gewicht einer Kiste bis zu 300 Kilogramm betragen, und treten obige Bestimmungen des Punktes 4 erst bei Ueberschreitung dieses Gewichtes in Wirksamkeit.

Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen 3 Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation, beziehungsweise nach der Avisirung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung der Bestimmungen im §. 61 al. 1 in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dieß nicht thunlich ist, kann sie die Sendungen ohne weitere Förmlichkeit verkaufen.

XVII. Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter XVI Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter Nr. 2) und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung).

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIX.

XVIII. Auf den Transport von rother rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XVI (mit Ausnahme der Anmerkung zu Nr. 4) gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ballons und Flaschen in den Gefäßen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichen Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XIX. Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) dürfen nur befördert werden: entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen, oder
2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Ausgüsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdieß mit einer Hülle von Thon versehen sind.

Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten anorganischen Substanz, wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XVI 2, 3 und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung) Anwendung.

XX. Für Firnisse und mit Firniß versetzte Farben, erner ätherische und fette Oele, sowie für sämmtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergl. Nr. X) und von Petroleumäther (vergl. Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XII nicht genannte Spirituosen sind, soferne sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter XVI Nr. 1, Abs. 1, maßgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIX.

XXI. Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 14 Grad R. ein specifisches Gewicht von mindestens 0·780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 Millimeter nicht unter 21 Grad C. entzündliche Dämpfe gibt (Testpetroleum);

die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte specifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen &c.);

ferner Steinkohlentheeröle (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol &c.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol).

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu construirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden: entweder

a) in besonders guten dauerhaften Fässern, oder
b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder
c) in Gefäßen aus Glas und im internen österreichisch-ungarischen Verkehre auch aus Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig: die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf bei Anwendung von Glasgefäßen 60 Kilogramm, und bei Anwendung von Gefäßen aus Steinzeug 75 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu declariren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIX.

6. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die in Absatz 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein specifisches Gewicht von mindestens 0·780 haben, oder daß das Petroleum der im Eingange angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII Anwendung.

XXIa. Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern diese Stoffe bei 14 Grad R. ein specifisches Gewicht von weniger als 0·780 und mehr als 0·680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl).

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu construirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden: entweder

a) in besonders guten dauerhaften Fässern, oder:

b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder:
c) in Gefäßen aus Glas und im internen österreichisch-ungarischen Verkehre auch aus Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Collo darf 40 kg nicht übersteigen.

2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalt für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu declariren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIX.

6. Bei Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen.

8. Jedes einzelne Collo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift: „Feuergefährlich" zu versehen; Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas oder Steinzeug haben außerdem noch die Aufschrift: „Muß getragen werden" zu erhalten. Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre ist an den Wagen ein rother Zettel mit der Aufschrift: „Vorsichtig rangiren" anzubringen.

9. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 14 Grad R. ein specifisches Gewicht von weniger als 0·780 und mehr als 0·680 haben. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII Anwendung.

XXII. Petroleumäther (Gasolin, Neolin ꝛc.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Producte, sofern diese Stoffe bei 14 Grad R. ein specifisches Gewicht von 0.680 oder weniger haben.

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden: entweder
a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder
b) in Gefäßen aus Glas und im internen österreichisch-ungarischen Verkehre auch aus Steinzeug; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

erden mehrere Gefäße in einem Frachtstücke vereinigt, so müssen
:selben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl,
ıfusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
ei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden,
it einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben ver=
jenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten
rben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus
troh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm=
er Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das
ruttogewicht des einzelnen Collo darf 40 *kg* nicht übersteigen.
hrend des Transportes etwa schadhaft gewordene Gefäße werden
zeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung
ders bestmöglichst verkauft.
Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Ab=
m Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plom=
: Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung
ıommen.
ie Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die
: welche diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße
ıls solche zu declariren.
gen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche
.X.
i der Ver= und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit
s nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem
ndern nur an den an den genannten Behältern angebrachten
: getragen werden.
e Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu
:nd entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht
ıer, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen.
des einzelne Collo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund
en Aufschrift: „Feuergefährlich" zu versehen; Körbe und
it Gefäßen aus Glas oder Steinzeug haben außer=
die Aufschrift: „Muß getragen werden" zu erhalten.
rnen österreichisch=ungarischen Verkehre ist an den
in rother Zettel mit der Aufschrift: „Vorsichtig rangiren"
:n.
dem finden die Bestimmungen unter Nr. XVI 4 Anwendung.

I. Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übel=
:n Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in
agen statt.
Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Ge=
welchen diese Stoffe befördert worden sind. Der=
äße sind stets als solche zu declariren.
ı der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche
IX.

'. Nichtflüssige Arsenikalien, namentlich arsenige
hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripig=
othes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegen=
werden nur dann zum Transport angenommen, wenn
f jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer
ie Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind, und
Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist: entweder
ppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit
gereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern
rt sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenem

Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen; oder

b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfachen Fässern von starkem trockenem Holze verpackt sind; oder

c) in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV Nr. 1 und unter XVI Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter Nr. 2) und 4 (mit Ausnahme der Anmerkung).

XXVI. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze &c.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als Sublimat, Kalomel, weißes und rothes Präcipitat, Zinnober; ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße &c. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII. Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefäßen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVIII. Kienruß wird nur in kleinen, in dauerhaften Körben verpackten Tönnchen oder in Gefäßen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

XXIX. Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden: entweder

a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech; oder

b) luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sog. amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transporte aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX. Die hochbeschwerten Cordonnet-, Souple, Bourre de soie und Chappe-Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 *cm* innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 *cm* hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 *cm* Seite im Abstand von 2 *cm* bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 *cm* breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den

atten gehen, so daß man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren nn. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden nnen, sind außen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe ı ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. ehlt im Frachtbrief eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen nd die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI. Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo= oder hoddy=Wolle) und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei=, aumwollen= und Baumwollgarnabfälle, Weber= und Har= ischlitzen, sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenab= ille, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige egenstände (wegen gebrauchter Putzwolle vergleiche Absatz 3) werden, enn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluß be= rdert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung bedeckt gebauten Wagen verständigt.

Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die genannten Gegen= ände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und handelt werden.

Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, isten oder sonstigen Gefäßen zum Transporte zugelassen.

XXXII. Fäulnißfähige thierische Abfälle, wie ungesal= ene, oder nicht im Sinne der Verordnung der Ministerien es Innern und des Handels vom 1. Februar 1873 (RGB. r. 20) mit einer Lösung von Carbolsäure (Phenilsäure) be= euchtete frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, lauen, sowie andere in besonderem Grade übelriechende nd ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluß der nter Nr. XXXIII aufgeführten, werden nur unter nachstehenden edingungen angenommen und befördert:

1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahngüterexpedition on dem Versender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmen= en Zeit zur Verladung gestellt werden.
2. Einzelsendungen sind nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, übeln oder Kisten verpackt zugelassen.
3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Ab= ille von beiden, desgleichen ungesalzene, oder nicht im Sinne der erordnung der Ministerien des Innern und des Handels om 1. Februar 1873 (RGB. Nr. 20) mit einer Lösung von arbolsäure (Phenilsäure) befeuchtete frische Häute werden auch bei er Aufgabe in Wagenladungen nur in der zu 2 vorgeschriebenen Ver= ackung angenommen.
4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die rforderlichen Decken sind von den Versendern zu stellen.
5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Auf= abe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfection fallen dem Versender, be= iehungsweise dem Empfänger zur Last.

Anmerkung: Im internen österreichisch=ungarischen Ver= ehre müssen gesalzene, oder im Sinne der Verordnung der Ministerien des Innern und des Handels vom 1. Februar 873 (RGB. Nr. 20) mit einer Lösung von Carbolsäure (Phenil= äure) befeuchtete Häute je in Ein Kissen zusammengefaltet und ieses *gut zusammengebunden* sein.

XXXIII. Stalldünger, sowie andere Fäcalien und Latrinenstoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Be- und Entladung haben Versender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Be- und Entladestelle nach Maßgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.

2. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Be- und Entladung, wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

3. Trockener Stalldünger wird in unverpacktem (losem) Zustande in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert, welchen der Versender zu beschaffen hat.

4. Andere Fäcalien und Latrinenstoffe dürfen — sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen — nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefäßen und auf offenen Wagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausbringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruches thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Be- und Entladung Bedacht zu nehmen.

5. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.

6. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfection fallen dem Versender, beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

Anmerkung. Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre haben sich die Parteien auch noch allen jenen speciellen Bedingungen zu unterwerfen, welche die Bahnverwaltung auf Grund von aus sanitären oder anderen öffentlichen Rücksichten erlassenen Verordnungen der Regierung vorschreibt.

XXXIV. Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

XXXV. Gegenstände, welche durch Funken der Locomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschließlich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Preßtorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergl. Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspäne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspäne x., sowie die durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren brennbaren Körpern hergestellten Waaren, desgleichen Gyps, Kalkäscher und Traß werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transport zugelassen, daß der Versender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorge. Auch hat der Versender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXVI. Collodiumwolle wird, sofern sie mit mindestens 50 Percent Wasser angefeuchtet ist, in dicht verschlossenen Blechgefäßen, welche in dauerhafte Holzkisten verpackt sind, zum Versandt angenommen.

Auf dem Frachtbriefe muß vom Versender und von einem Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit der Waare und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

Enthält die Collodiumwolle einen niedrigeren Percentsatz von Wasser, so finden die bezüglichen Vorschriften unter I Anwendung.

XXXVII. Chlormethyl wird nur in luftdicht verschlossenen starken Metallgefäßen und auf offenen Wagen befördert.

In den Monaten April bis October einschließlich sind derartige Sendungen auf Kosten des Versenders mit Decken zu versehen.

XXXVIII. Flüssige Kohlensäure und flüssiges Stickoxydul dürfen nur in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl, welche bei amtlicher Prüfung einen Druck von 250 Atmosphären ohne bleibende Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung aufgeliefert werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muß deutlich erkennen lassen, daß die Prüfung hierauf und zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken, daß der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme ohne Schwierigkeit sichtbar gemacht werden kann.

Gasförmige Kohlensäure wird zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt und wenn sie in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl aufgeliefert wird, welche bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure bei ihrer Auflieferung steht. Jeder Behälter muß mit einer Oeffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablaßhahn, einem Füll-, beziehungsweise Ablaßventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muß alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muß deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbriefe ist abzugeben, daß der Druck der aufgelieferten Kohlensäure auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandtstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften, und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, daß die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Maße stattgefunden hat.

XXXVIII a. Flüssiges (condensirtes) Ammoniak darf nur in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl, welche bei amtlicher Prüfung einen Druck von 100 Atmosphären ohne bleibende Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung aufgeliefert werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muß deutlich erkennen lassen, daß die Prüfung darauf und zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken, daß der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme ohne Schwierigkeit sichtbar gemacht werden kann.

XXXIII b. Wasserfreie, flüssige, schweflige Säure darf nur in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen, Gußstahl oder Kupfer, welche bei amtlicher Prüfung einen Druck von 50 Atmosphären ohne bleibende Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung aufgeliefert werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muß deutlich erkennen lassen, daß die Prüfung hierauf, und zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken, daß der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme ohne Schwierigkeit sichtbar gemacht werden kann.

XXXIX. Falls die unter X, XII, XVI, XVII, XX bis XXIII einschließlich aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je 10 Kilogramm *zum Versandt kommen*, ist es gestattet, die unter X, XII, XVII *(mit Ausnahme von Brom)*, XX bis XXIII einschließlich aufge-

führten Körper einerseits und die unter XVI (mit Einschluß von Brom bis zum Gewichte von 100 Gramm) anderseits, sowohl miteinander, als mit andern bedingungslos zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder andern lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

Verordnung des Handelsministers vom 1. Juli 1880, RGB. Nr. 79,

betreffend die Regelung des Transportes explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen.*)

I. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1. Auf den österreichischen Eisenbahnen dürfen folgende explodirbare Artikel befördert werden:

1. Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver).
2. Pulvermunition, einschließlich fertiger Patronen.

Anmerkung: Fertige Metallpatronen, d. i. Patronen mit ausschließlich aus Metall erzeugten Hülsen, welche in Kisten von nicht mehr als 30 Kilogramm Nettogehalt verpackt sind, fallen bei Einhaltung der in dem §. 6, Punkt 2 (alinea 1 und 2), §. 7 und §. 10 lit. a dieser Verordnung enthaltenen Vorschriften, nicht unter die übrigen Bestimmungen dieser Verordnung, wenn außerdem noch folgende Normen beobachtet werden:

Die Geschosse müssen mit den Metallhülsen so fest verbunden sein, daß ein Ablösen derselben und Ausstreuen des Pulvers nicht stattfinden kann.

Die Kistenwände müssen 2·5—3 Centimeter stark sein, und sind die Kisten vom Absender mit einem Plombenverschlusse zu versehen.

Der Absender hat dem Frachtbriefe eine von ihm datirte und unterfertigte Erklärung, worin auch das Zeichen der Plombe angegeben ist, beizuheften.

Diese Erklärung hat zu lauten:

Erklärung.

In Kenntniß der Bestimmungen der Verordnung des Handelsministeriums vom 15. September 1885, RGB. Nr. 132, erklärt der Gefertigte, daß die in dem beiliegenden Frachtbriefe angegebene, mit dem Zeichen ... plombirte Sendung den Bestimmungen dieser Verordnung entspricht, und haftet derselbe für jeden etwa dennoch während der Lagerung oder des Transportes durch Entzündung oder Explosion dieser Sendung entstehenden Schaden mit Einschluß des Regresses für die von der transportirenden Eisenbahn im Falle einer hiedurch entstehenden Verletzung von Personen in Gemäßheit des Haftgesetzes vom 5. März 1869, RGB. Nr. 27, zu leistenden Ersatzbeträge.

Datum. Unterschrift.

---

*) Die Abänderungen dieser Verordnung, welche mit den bisher erschienenen 3 Nachträgen (HM. v. 15. Sept. 1881, RGB. Nr. 101, 15. Juni 1882, RGB. Nr. 70 u. 1. Febr. 1884, RGB. Nr. 20 u. 15. Sept. 1885, RGB. Nr. 132) eingeführt wurden, sind im nachfolgenden Texte eingefügt.

Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche 48 des Betriebsreglements A 3 lit. a—e (einschließlich) von der :ung ausgeschlossen sind.
Sprengkräftige Zündungen, als: Sprengkapseln (Spreng= chen), elektrische Minenzündungen, ferner Zündschnüre. (Wegen :ung der Sicherheitszünder, auf welche diese Verordnung nicht An= ; findet, vgl. Nr. V der Anlage D zum Betriebsreglement.)
Concessionirte Sprengmittel, und zwar sowohl die ulverähnlichen, als auch die, organische Nitroverbindungen ent= : Sprengmittel, soweit dieselben speciell zugelassen sind.
Nitrocellulose, als: Schießbaumwolle, Collodiumwolle und ier, sogenanntes Düpplerschanzenpapier, soweit derlei Präparate :n sind.
merkung: Collodiumwolle, welche in Gemäßheit der Vorschriften IX und XXXVI der Anlage D zum Betriebsreglement zur Ver= gelangt, fällt nicht unter die Bestimmungen der gegenwärtigen :ung.
Zetarden für Knallhaltesignale auf den Eisenbahnen.
Zündhütchen für Geschosse, Zündspiegel und nicht spreng= ;e Zündungen.
merkung: Zündspiegel fallen bei Einhaltung der im §. 6 . und §. 10 lit. a enthaltenen Vorschriften nicht unter die übrigen ungen dieser Verordnung, wenn außerdem die Normen des §. 6 (alinea 1 und 2) eingehalten werden und diese Zündspiegel in on mindestens 2·5—3 Centimeter Wandstärke und von nicht mehr Kilogramm Nettogehalt zur Aufgabe gelangen.
Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze.
Pikrinsäure.
Zündbänder und Zündblättchen (amorces).
Knallerbsen.

:. Von concessionirten Sprengmitteln dürfen, abgesehen von den er Militärverwaltung aufgegebenen Sendungen, nur jene Sorten enbahntransporte angenommen werden, die vom Handelsministe= ; zum Eisenbahntransporte geeignet, den Bahnverwaltungen unter ung der betreffenden Fabrik namhaft gemacht werden.

. Dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, für jene Eisen= ken, innerhalb welcher keine reinen Lastzüge verkehren und auf sich auch keine Gelegenheit zur Einleitung reiner Lastzüge in hen Zwischenräumen ergibt, über Antrag der betreffenden Ver= die Ausschließung explodirbarer Güter vom Eisenbahntransporte :echen.

:. Die Bestimmungen des X. Abschnittes der Vorschrift für den ransport auf Eisenbahnen (II. Auflage 1878), betreffend den rt von Pulver, Munition und sonstigen explosiblen Frachten, durch die gegenwärtige Verordnung nicht berührt.

. Explodirbare Güter werden, insoferne nicht für militärische ;en, ferner für einzelne Sorten oder Eisenbahnstationen besondere ten bestehen, oder von Fall zu Fall ergehen, unter den nach= ten Bedingungen und zwar nur als Frachtgut zum Eisenbahn= te zugelassen.

II. Verpackung.

. Für die *im §. 1 aufgezählten* explodirbaren Güter gelten fol= *rpackungsvorschriften:*

1. **Schieß- und Sprengpulver** (Schwarzpulver) jeder Gattung muß in staubdichten (Mehlpulver in doppelten) Zwilchsäcken (Mehlpulver eventuell auch in dichten ledernen Säcken) und überdieß in gut abgebundenen, mit Einlegestreifen versehenen Holzfässern verpackt sein.

2. Bezüglich der durch Private zur Versendung gelangenden **Pulvermunition**, einschließlich fertiger Patronen, gelten folgende Verpackungsbestimmungen: Dieselbe ist zunächst partienweise in Cartons von steifer Pappe, welche durch Bindfaden oder durch Verklebung geschlossen werden, derart zu packen, daß ein Schlottern in den Cartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Cartons sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeiteten festen Holzkisten zu verpacken und etwa leer bleibende Räume mit Pappe- oder Papierabfällen oder trockenem Werg derart fest auszufüllen, daß ein Schlottern in der Kiste während des Transportes ausgeschlossen ist.

Der Verschluß der Kisten erfolgt mittelst Holzschrauben.

Das Maximalgewicht der in einer Kiste befindlichen Pulvermunition darf 60 Kilogramm nicht überschreiten.

Bezüglich der für das Militärärar von Privaten zu effectuirenden derlei Sendungen haben diese Bestimmungen nur dann Geltung, wenn von der betreffenden Militäranstalt nicht die für die Verpackung von Kriegsmunition geltenden Bestimmungen speciell vorgeschrieben worden sind, worüber sich der Aufgeber zu legitimiren hat.

3. **Feuerwerkskörper** dürfen nur in gutschließenden Holzkisten, in welchen die einzelnen Körper mit Werg festgelagert sein müssen, zur Aufgabe gelangen.

4. Für **sprengkräftige Zündungen**, als: Sprengkapseln, elektrische Minenzündungen und Zündschnüre (mit Ausnahme der Sicherheitszünder) gelten folgende Verpackungsvorschriften:

Sprengkapseln, deren Knallsatz in der Kupferhülse derart fixirt sein muß, daß er durch die Transportbewegung nicht gelockert oder herausgebeutelt werden kann, sind zunächst in einzelnen Partien von nicht über 100 Stück in Blechbüchsen derart zu verpacken, daß eine Bewegung der einzelnen Kapseln durch die Erschütterung des Transportes ausgeschlossen erscheint.

An den Seiten, sowie am Boden und Deckel der Büchschen sind die Sprengkapseln durch mehrere Lagen von Löschpapier oder durch eine Baumwollschichte von dem Büchsenbleche zu isoliren.

Die so gefüllten Blechbüchschen sind Stück für Stück in Packpapier einzuschlagen und mit thunlichster Vermeidung von Zwischenräumen in einer festgearbeiteten Holzkiste derart einzupacken, daß die offenen Stirnenden der Kapseln gegen den Kistendeckel gerichtet sind und jedes Schlottern der Büchsen verhindert wird.

Etwaige Hohlräume sind mit Papierstücken dicht auszufüllen und ist die Kiste mit Holznägeln zu verschließen. Jede solche Kapselkiste ist noch mit ihrem Deckel nach aufwärts in eine zweite, größere, ebenso solid gearbeitete und analog zu verschließende Holzkiste zu bringen, die Zwischenräume zwischen beiden Kisten sind mit Werg dicht auszustopfen und nach bewirkter Schließung des zweiten Deckels die obere Seite, d. i. jene, mit einem Zettel zu bekleben, gegen welche die Stirnöffnungen der Kapseln gerichtet sind.

Die Signatur dieses Zettels hat zu lauten: „Sprengkapseln — nicht stürzen."

Die Construction der **elektrischen Minenzündungen** muß das Zerbrechen der Hülse, das Bewegen der Zünderdrähte im Satze, das Ausbeuteln des elektrischen Satzes sowohl als des Kapselsatzes, endlich jeder

Herumschlottern oder Herumbeuteln der Sätze im Innern des Zünders selbst bei ziemlich heftiger Rüttelbewegung unmöglich machen.

Rücksichtlich der Verpackung gelten die gleichen Vorschriften, wie für Sprengkapseln, mit der Ausnahme, daß die bezüglich der letzteren gegebene Vorschrift, nach welcher dieselben mit ihrer Oeffnung nach aufwärts zu richten sind, für die allseitig geschlossenen elektrischen Minenzündungen gegenstandslos ist.

Elektrische Minenzündungen an langen Guttaperchadrähten oder Holzstäben sind, zu höchstens 10 Stück zusammengebunden, in Packete zu vereinigen, von welchen jedes nicht mehr als 100 Stück Zündungen enthalten darf. Die Zünder müssen abwechselnd an das eine und an das andere Ende des Packets zu liegen kommen. Diese Packete sind, in starkes Papier gewickelt und verschnürt, in eine Holzkiste zu verpacken, welche mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen ist. Diese Kiste ist in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken. Beide Kisten müssen fest gearbeitet und mit Holznägeln verschlossen sein.

Zündschnüre (mit Ausnahme der Sicherheitszünder) sind in festgearbeiteten mit Holznägeln zu verschließenden Holzkisten derart zu verpacken, daß ein Schlottern ausgeschlossen ist.

Ein Collo darf nicht mehr als 20 Kilogramm sprengkräftige Zündungen enthalten.

Sprengkräftige Zündungen müssen getrennt von Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver), Nitrocellulose und concessionirten Sprengmitteln zur Aufgabe gebracht werden.

5. Für concessionirte Sprengmittel gelten folgende Normen:

a) die Verpackung hat in dichten Kistchen oder gut abgebundenen Fäßchen aus Holz stattzufinden. Ein solches Gefäß darf nicht mehr als 25 Kilogramm Sprengmittel umfassen.

Die Packgefäße dürfen keine Metallbestandtheile enthalten und werden durch Holzdeckel geschlossen, die nur durch Holznägel zu befestigen sind.

b) Die Gefäße, in welchen concessionirte Sprengmittel verpackt sind, müssen an der Außenseite die deutliche und genaue Bezeichnung des Präparates und der Sorte, sowie den Namen oder die Firma des Erzeugers (Schutzmarke) und das Datum der Erzeugung tragen.

Außerdem muß auf der Außenseite eines jeden zum Transporte bestimmten Gefäßes der Abdruck der ministeriellen Transportbewilligung deutlich und fest in der Weise angebracht sein, daß derselbe beim Oeffnen der Gefäße zerrissen wird.

Endlich muß jedes Gefäß am Verschlusse mit der deutlich ausgedrückten Fabriksplombe versehen sein.

Die erwähnten Bezeichnungen (Schutzmarke) und Plombenabdrücke werden von Fall zu Fall bei Ertheilung der Transportbewilligung den Bahnverwaltungen mitgetheilt werden.

c) An der Außenseite eines jeden Verpackungsgefäßes und zwar in der Nähe des Verschlusses muß eine kurze Belehrung über das Oeffnen und Schließen der Gefäße in augenfälliger Weise angebracht sein.

d) Concessionirte Sprengmittel dürfen nur in jenen Formen und Umhüllungen in Verkehr gesetzt werden, welche in der Zulassungserklärung für jede einzelne Sorte vorgeschrieben worden sind.

Jede Umhüllung muß von Außen mit dem Fabrikszeichen unter Angabe der Sorte des Präparates versehen sein.

e) Im Allgemeinen haben, insoferne nicht für einzelne Sprengmittelsorten besondere Bestimmungen dießfalls erlassen, oder die für Schwarz-

pulver geltenden Vorschriften als hinreichend erklärt werden, für die innere Verpackung folgende Vorschriften gelten:

α) Concessionirte Sprengmittel dürfen nur in der Form von Patronen mit Hülsen aus Pergamentpapier ohne Zündungen in Verkehr gesetzt werden.

Jede solche Patronenhülse hat von Außen das Fabrikszeichen unter Angabe der Sorte des Präparates zu tragen.

Es dürfen nur solche Patronen zur Versendung gebracht werden, welche dicht geschlossen sind, sich nicht fettig anfühlen und an deren Außenseite kein Sprengstoff haftet.

β) In den Kistchen oder Fäßchen müssen die Patronen auf einer Unterlage von Kieselguhr oder Sägespänen gebettet und durch das gleiche Zwischenmittel von den Wänden und dem Deckel isolirt sein.

Sie können auch partienweise in Pappcartons, welche die Bewegung der Patronen in dem Gefäße und ein Austreten von Nitroglycerin verhindern, verpackt sein. Die ganze Füllung muß dicht, sorgfältig und ohne Höhlung bewirkt sein, damit das Sprengmittel während des Transportes keinen bedeutenden Erschütterungen ausgesetzt sei, und nicht schlottern könne.

f) Für Sendungen des Militärärars gelten folgende Bestimmungen:

Bezüglich der concessionirten Sprengmittel, auf welche die Sicherheitsbestimmungen der Sprengmittelverordnung vom 2. Juli 1877, RGB. Nr. 68, nicht Anwendung findet, gelten im Allgemeinen die für das Schwarzpulver (sub 1 dieses Paragraphen) angegebenen Sicherheitsvorschriften.

Rücksichtlich der übrigen concessionirten Sprengmittel ist es dem Militärärar freigestellt, dieselben nicht allein in Patronenform, sondern auch im losen Zustande in dichtgefügten, innen mit Pergamentpapier ausgekleideten Holzkisten oder Fässern zur Aufgabe zu bringen.

Derlei Sendungen können auch ohne die oben unter b vorgeschriebene äußere Bezeichnung und Kisten mit fertiger Munition auch verschraubt zur Beförderung gelangen. Jedes Collo muß jedoch mit dem Zeichen oder Stämpel jener Militärbehörde versehen sein, welche die Verpackung bewirkt hat.

6. Nitrocellulose (als: Schießbaumwolle, Collodiumwolle — vergl. §. 1 Punkt 6, Anmerkung — und Pyropapier, sogenanntes Düpplerschanzenpapier) ist stets besonders fest zu verpacken, so daß eine Reibung des Inhaltes in den Gefäßen nicht stattfinden kann.

Trockene Schießbaumwolle (lediglich für militärische Zwecke) ist gleich Schießpulver in Zwilchsäcken und Pulverfässern — ohne Säcke aber in mit Papier auscachirten Holzkisten — zu verpacken.

Feuchte Schießbaumwolle (mit einem Wassergehalte von mindestens 20 Percent) ist in dichtgefügten Holzkisten zu verpacken, welche innen mit einem wasserdichten Stoffe so ausgekleidet sind, daß die Verdunstung des Wassers möglichst vermieden wird.

Collodiumwolle ist mit Wasser gesättigt (d. i. per 60 Theile trockener Collodiumwolle 40 Theile Wasser) unter Zusatz einer geringen Menge (etwa 1 Percent des Gewichtes der trockenen Collodiumwolle) von Soda zu dem Wasser in der für feuchte Schießbaumwolle vorgeschriebenen Weise zu verpacken.

Für Collodiumwolle, ebenso wie für feuchte Schießbaumwolle dürfen statt der Holzkisten gut abgedichtete Zinkblechkisten verwendet werden.

Pyropapier, sogenanntes Düpplerschanzenpapier, ist im feuchten Zustande (mit einem Wassergehalte von mindestens 20 Percent) und zwar so wie Schießbaumwolle zu verpacken.

etarden für Knallhaltesignale auf den Eisenbahnen
ſt in Papierſchnitzeln, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf
veiſe ſo feſt und getrennt gelegt ſein, daß die Blechkapſeln ſich
bſt untereinander, noch einen anderen Körper berühren können.
Kiſten, in denen die Verpackung geſchieht, müſſen von mindeſtens
imeter ſtarken geſpundeten Brettern angefertigt, durch Holz=
zuſammengehalten, vollſtändig dicht gemacht und mit einer zweiten
iſte umgeben ſein; dabei darf die äußere Kiſte keinen größeren
s 0.06 Kubikmeter haben.
Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Fracht=
: einer amtlichen Beſcheinigung über die vorſchriftsmäßig aus=
Verpackung verſehen ſind.
ündhütchen für Geſchoſſe, Zündſpiegel und nichtſpreng=
: Zündungen müſſen ſorgfältig in feſten Kiſten oder Fäſſern
ınd jedes Collo muß mit einem beſonderen, je nach dem Inhalte
hnung „Zündhütchen für Geſchoſſe" oder „Zündſpiegel" ꝛc. tra=
ettel beklebt ſein. (Wegen ſprengkräftiger Zündungen vergl.

Chlorſaures Kali und andere chlorſaure Salze müſſen
in dichten, mit Papier ausgeklebten Fäſſern oder Kiſten ver=

Pikrinſäure wird nur gegen eine von einem Chemiker auszu=
Beſcheinigung über die Reinheit und Ungefährlichkeit der auf=
Pikrinſäure befördert.
Zündbänder und Zündblättchen (amorces) unterliegen
den Beſtimmungen:
lben ſind zu höchſtens je 100 Zündpillen — die im Ganzen nicht
als 0·75 Gramm Zündmaſſe enthalten dürfen — in Papp=
teln zu verpacken. Höchſtens je 12 Schachteln ſind zu einer Rolle
reinigen und höchſtens je 12 Rollen zu einem feſten Packet mit
rumſchlag zu verbinden.
Packete ſind in Behälter von ſtarkem Eiſenblech, oder in ſehr
hölzerne Kiſten, beide von nicht über 1·2 Kubikmeter Größe, ohne
gung anderer Gegenſtände dergeſtalt zu verpacken, daß zwiſchen
Wänden des Behälters und ſeinem Inhalte ein Raum von min=
s 30 Millimeter mit Sägeſpänen, Stroh, Werg oder ähnlichem
rial ausgefüllt, und eine Bewegung oder Verſchiebung der Packete
bei Erſchütterung ausgeſchloſſen iſt.
Behälter müſſen neben der Angabe des Inhaltes die deutliche Be=
ıung des Abſenders und der Fabrik tragen.
Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten
iker ausgeſtellte Beſcheinigung über die Beachtung der vor=
d unter Nr. 1—3 getroffenen Vorſchriften beigegeben werden.
Eine gleiche Beſcheinigung iſt von dem Abſender auf dem Fracht=
unter amtlicher Beglaubigung der Unterſchrift auszuſtellen.
Knallerbſen werden unter folgenden Bedingungen befördert:
ben ſind höchſtens zu je 1000 Stück, welche im Ganzen nicht
als 0·5 Gramm Knallſilber enthalten dürfen, in mit Papier
llte Pappſchachteln zwiſchen Sägemehl zu verpacken.
Schachteln ſind in Behälter von ſtarkem Eiſenblech, oder in feſte
ne Kiſten, beide von nicht über 0·5 Kubikmeter Inhalt, ohne Beile=
anderer Gegenſtände dergeſtalt zu verpacken, daß zwiſchen den
en des Behälters und ſeinem Inhalt ein Raum von mindeſtens
illimeter mit Sägemehl, Stroh, Werg oder ähnlichem Material
füllt und eine Bewegung oder Verſchiebung der Schachteln bei
tterungen ausgeſchloſſen iſt.

3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhaltes die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter Nr. 1—3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.
   Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

§. 7. Die Behälter, welche zur Verpackung der obenerwähnten explodirbaren Güter dienen, müssen, insoferne nicht für einzelne derselben besondere Vorschriften bestehen, wenigstens mit einer ihrem Inhalte entsprechenden Aufschrift als „Pulver, Feuerwerkskörper" 2c. 2c. versehen sein.

III. Aufgabe.

§. 8. Sendungen von explodirbaren Gütern sind mindestens 24 Stunden vor der Aufgabe bei dem Bahnexpedite anzumelden, und sind daselbst die weiteren Weisungen bezüglich der Aufgabe entgegenzunehmen.

Die Annahme solcher Sendungen hat nur an den von den Bahnverwaltungen kundzumachenden Tagen und zu den von denselben zu bestimmenden Zügen zu geschehen.

Bei Sendungen ins Ausland darf die Annahme nur dann erfolgen, wenn die Weiterbeförderung von der Grenzstation ab in unmittelbarem Anschlusse stattfinden kann.

§. 9. Derlei Sendungen dürfen in der Regel nur erst zur unmittelbaren Verladung auf die Eisenbahnwagen, und nicht früher als zwei Stunden vor dem fahrplanmäßigen Abgange des Zuges, beziehungsweise für Nachtzüge, zwei Stunden vor dem Schlusse der Aufnahme, in die Bahnhofsräume eingeliefert werden.

Ist die Sendung für eine Station einer solchen Bahn oder Strecke bestimmt, auf welcher keine Güterzüge nur nach Zulässigkeit verkehren, so muß dieselbe an einen Empfänger in der Ausgangsstation dieser Bahn oder Strecke adressirt sein, welcher die Sendung aus den Bahnhofsräumen ohne Verzug (vergl. §. 37) zu entfernen und für die Neuaufgabe derselben nach Zulässigkeit des Zugverkehrs weitere Sorge zu tragen hat.

§. 10. Die Aufgeber von Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver), Schießbaumwolle und Munition aller Art, sowie von concessionirten Sprengmitteln haben den Nachweis, daß die betreffende Sendung explodirbare Artikel enthalte, deren Transport auf den Eisenbahnen gestattet ist, in folgender Weise zu liefern:

a) Insoweit es sich um Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver), Schießbaumwolle und Munition aller Art handelt, sind die Vorschriften der Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, der Finanzen und der Polizei vom 11. Februar 1860, RGB. Nr. 39, betreffend die Ausfertigung der sogenannten Munitionsgeleitscheine zu beobachten.
b) Bei Sendungen von concessionirten Sprengmitteln, die vom Erzeuger oder concessionirten Verschleißer in unverletztem Originalverschluße aufgegeben werden, vertritt der Abdruck der ministeriellen Transportbewilligung die Stelle des Geleitscheines.
   Sendungen von Sprengmitteln, welche in das im Reichsrathe vertretene Ländergebiet eingeführt, durch dasselbe durchgeführt, oder aus demselben ausgeführt werden sollen, müssen mit Geleitscheinen versehen sein, deren Ausfertigung beim Ministerium des Innern anzusuchen ist.

Bei allen übrigen Sendungen gilt als Geleitschein der vom Versender ausgestellte Frachtbrief, welcher jedoch von der politischen Bezirksbehörde, im Polizeirayon von Wien, Prag, Lemberg, Krakau und Triest von der landesfürstlichen Polizeibehörde, auf Grund der nachgewiesenen Bezugsberechtigung vidirt sein muß.

c) Frachtbriefe, die von einer Behörde ausgestellt sind, bedürfen dieser Vidirung nicht.*)

§. 11. Die Frachtbriefe, welche keine anderen Gegenstände umfassen ırfen und für concessionirte Sprengmittel, sowie für Schieß- und Sprengılver (Schwarzpulver) und Nitrocellulose stets abgesondert auszufertigen ıd, müssen mit rother Tinte geschrieben sein, und nebst der Anzahl, attung, Zeichen und den Nummern der Gefäße auch das Sporcogewicht des einzelnen derselben enthalten.

Solche Frachtbriefe dürfen die Bezeichnung „Bahnhof restante" nicht agen.

§. 12. Für derlei Sendungen sind die Frachtgebühren bei der Aufıbe zu entrichten. Auch kann von den Versendern ein angemessenes epofit verlangt werden, welches zur Deckung jener Auslagen zu dienen ıt, die bei Bezugshindernissen in Folge Uebergabe an die politische Beırde erwachsen.

§. 13. Mit Werthnachnahme belastete Sendungen sind von der Aufıhme zum Transporte ausgeschlossen. Auch ist die Versicherung des nteresses der rechtzeitigen Lieferung nicht zulässig.

§. 14. Der Aufgeber hat sich, Sendungen ins Ausland ausgenommen, ırch eine eigene Clausel auf dem Frachtbriefe damit einverstanden zu klären:

a) Bei concessionirten Sprengmitteln, ferner bei sprengkräftigen Zündungen, daß, falls es der Adressat unterlassen sollte, die Sendung nach Empfang des Avisos innerhalb der nächsten sechs in die festgesetzte Expeditionszeit, jedoch auch an Sonn- und Feiertagen fallenden Stunden abzuholen, dieselbe an die politische Behörde behufs thunlichst baldiger Entfernung aus den Bahnhofsräumen und zur weiteren Verfügung abgegeben werde.

b) Bei sonstigen explodirbaren Gütern, daß, falls es der Adressat unterlassen sollte, die Sendung 24 Stunden nach Empfang des ihm sofort nach Ankunft zuzustellenden Avisos abzuholen, dieselbe ihm auf seine Kosten wieder zurückgestellt werde, ferner, daß das Gut, falls dessen Rücksendung binnen drei Tagen, vom Zeitpunkte des Anlangens in der Bestimmungsstation an gerechnet, wegen Mangels eines geeigneten Zuges nicht stattfinden kann, an die politische Behörde behufs thunlichst baldiger Entfernung der Sendung aus den Bahnhofsräumen und zur weiteren Verfügung abgegeben werde.

§. 15. Auf militärärarische Sendungen finden die Bestimmungen der }. 12, 13, 14 keine Anwendung (vergl. §. 37).

*) In Folge Hinweisung auf die Verordnung vom 11. Febr. 1860, RGB. 39, betreffend die Ausfertigung der sogenannten Munitionsgeleitscheine, §. 10 lit. a der Verordnung vom 1. Juli 1880, RGB. Nr. 79, sind Versendung der in dem bezogenen Absatze der letzteren Verordnung bedelten Artikel rücksichtlich der Munitionsgeleitscheine die im §. 6 der ›ezogenen Verordnung *begründeten* Erleichterungen in Anwendung zu ıgen. *(HM. 15. Dec. 1884, Z. 44202.)*

IV. Transportmittel.

§. 16. Zur Beförderung explodirbarer Güter dürfen nur gedeckte Güterwagen mit dichter Verschalung und gut schließenden Thüren verwendet werden.

Die im Innern der Güterwagen vorstehenden eisernen Nägel, Schrauben, Muttern u. s. w. müssen vor der Verladung in das Holz versenkt, oder mit Holzleisten verkleidet, oder endlich, wenn sie nicht scharf sind, wenigstens mit Packleinwand unter Anwendung von Kleister überdeckt werden.

Der Boden der Güterwagen ist mit wasserdichter Leinwand zu belegen. Etwa vorhandene Fenster sind unter Verschluß zu halten und zu dichten.

§. 17. Zur Verladung explodirbarer Güter sind in der Regel Bremswagen nicht zu verwenden.

Wenn Bremswagen dazu benützt werden müssen, so dürfen deren Bremsen nicht in Wirksamkeit gesetzt werden und darf daher auf diesen Wagen auch kein Organ des Zugbegleitungspersonales seinen Platz einnehmen.

Auch dürfen die Wagen nicht frisch ausgebunden worden sein, oder an der Grenze ihres Benützungsturnus stehen.

§. 18. Dem Schmieren der mit explodirbaren Gütern beladenen Wagen ist eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

V. Verladen.

§. 19. Das Verladen explodirbarer Güter soll thunlichst nicht von Gütermagazinen aus, sondern nur auf möglichst abgelegenen Seitengeleisen im Freien bewirkt werden.

Unbetheiligte Personen sind hiebei ferne zu halten.

Mit explodirbaren Gütern gefüllte Gefäße dürfen nie gestürzt, gekollert oder geschoben, auch nicht um einen Stützpunkt auf dem Boden gedreht werden, sie sind vielmehr stets mit großer Vorsicht zu tragen und hauptsächlich vor Stoß zu schützen.

Das Auf-, Ab- oder Umladen der Colli soll womöglich nur bei Tageslicht, bei Dunkelheit aber nur mit Anwendung von Sicherheits- oder solchen Laternen geschehen, deren Glaswände durch Drahtgitter gegen das Zerbrechen geschützt sind.

Das Tabakrauchen in der Nähe solcher Colli ist unbedingt untersagt.

Während der Vorüberfahrt einer Locomotive (§. 31) müssen die Wagenthüren verschlossen gehalten und außerhalb der Eisenbahnwagen befindliche Theile der Sendung mit einer Decke feuersicher geschützt, auch die Verladung unterbrochen werden.

§. 20. Explodirbare Güter dürfen mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden. Concessionirte Sprengmittel dürfen mit anderen explodirbaren Gütern, außer mit Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und Nitrocellulose nicht in Einen und denselben Wagen verladen werden.

Sprengkräftige Zündungen, dann die übrigen explodirbaren Güter sind daher abgesondert zu verladen.

§. 21. Die Fässer und Kisten müssen in den Eisenbahnwagen eine *feste Lagerung* erhalten, was durch Anwendung von Rohr- oder Strohdecken, Reisigpauschen, Unterlagshölzern oder Holzkeilen zu geschehen hat.

Fässer sind in der Regel parallel zur Bahnachse zu legen; sollten dieselben indessen nur eine Schichte einnehmen, so können sie auch aufgestellt werden; für diesen Fall sind aber zur Verhütung der Reibung festgebundene Reisigbauschen zwischen dieselben einzuschieben.

§. 22. Die Zahl der Fässer und Kisten, welche in einem Wagen verladen werden können, richtet sich nach dessen Raum und Tragfähigkeit; doch dürfen der Sicherheit wegen nie mehr als drei Schichten übereinander kommen und darf ein Wagen überhaupt nur bis zu zwei Drittheilen seiner Tragfähigkeit beladen werden.

§. 23. Die in der Mitte zwischen den Thüren gelagerten Fässer oder Kisten sind mit Theerplachen oder graphitirter Leinwand zu überdecken; die Thüren sind fest zu verschließen.

§. 24. An den Wagen sind blaugedruckte Zettel zu kleben, welche in großer Schrift den Inhalt angeben.

VI. Zugformirung.

§. 25. Explodirbare Güter sind vom Transport mit Zügen, in welchen Personen befördert werden, gänzlich ausgeschlossen.

§. 26. Die mit explodirbaren Gütern beladenen Eisenbahnwagen sind in der Regel in der rückwärtigen Hälfte des Zuges, jedenfalls aber derart einzureihen, daß hinter denselben noch wenigstens drei leere oder mit nicht leicht feuerfangenden Gegenständen beladene gedeckte Wagen folgen; dieselben sind unter sich, sowie mit den vorangehenden und nachfolgenden Wagen fest zu verkuppeln. Nach Wagen, in denen explodirbare Artikel in Mengen von nicht mehr als 25 Kilogramm Nettogewicht verladen sind, ist die Einstellung besonderer Schutzwagen nicht erforderlich.

Mit concessionirten Sprengmitteln beladene Wagen dürfen überhaupt nicht in unmittelbarer Verbindung mit anderen, explodirbare oder feuergefährliche Gegenstände enthaltenden Wagen eingestellt werden.

§. 27. Ist die Einreihung der mit explodirbaren Gütern beladenen Wagen in der rückwärtigen Hälfte des Zuges nicht thunlich, oder bilden derartige Wagen für sich einen Zug, so müssen nicht nur am Ende desselben, sondern auch hinter der Locomotive drei Sicherheitswagen vorbezeichneter Art (§. 26) sich befinden.

§. 28. Es dürfen nicht mehr als 30.000 Kilogramm concessionirte Sprengmittel in einem Zuge befördert werden.

VII. Vorsichtsmaßregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt.

§. 29. Die mit explodirbaren Gütern beladenen Wagen sind in den Stationen möglichst ferne von den Aufnahms- und Wohngebäuden, Magazinen und Heizhäusern und thunlichst nur auf solchen Nebengeleisen aufzustellen, welche selbst im Falle einer falschen Wechselstellung einen Zusammenstoß mit in Bewegung befindlichen Zügen nicht zulassen.

Dieselben sind außerdem verläßlich bewachen zu lassen.

§. 30. Die Verschiebungen solcher Wagen dürfen nicht durch Laufenlassen und sollen nicht mittelst Locomotiven vorgenommen werden. Dieselben sind zum Verkuppeln mit großer Vorsicht anzuschieben.

Müßte jedoch ausnahmsweise eine Locomotivverschiebung stattfinden, so ist zwischen Locomotive und den zu verschiebenden Wagen mit explodirbaren Gütern *wenigstens Ein* anderer Wagen einzureihen.

§. 31. Das Feuern, Dampfentleeren oder Reinigen der Locomotiven in der Nähe des Verladeplatzes oder der mit explodirbaren Artikeln beladenen Wagen darf nur im äußersten Nothfalle stattfinden. Auch soll in der Station das nahe Vorbeifahren und Halten der Locomotiven möglichst vermieden werden.

In oder an den mit explodirbaren Artikeln beladenen Wagen darf nicht geraucht werden.

§. 32. In Zwischenstationen ist, wo es der Aufenthalt zuläßt, die Beschaffenheit und der Verschluß der mit explodirbaren Gütern beladenen Wagen, sowie deren Verkuppelung, sorgfältig zu untersuchen und haben die Bahnverwaltungen dafür zu sorgen, daß jede unnöthige Ausdehnung des fahrplanmäßigen Aufenthaltes in solchen Stationen vermieden und alles Gefahrbringende nach Möglichkeit beseitigt werde.

§. 33. Eine Umladung von explodirbaren Gütern in andere Eisenbahnwagen darf unterwegs nur im Falle unabweislicher Nothwendigkeit stattfinden. Die Einleitungen und Vereinbarungen der Bahnverwaltungen sind daher nach Möglichkeit derart zu treffen, daß solche Sendungen in denselben Wagen von der Aufgabs- bis zur Bestimmungsstation geführt werden.

§. 34. Das Eintreffen eines Pulver-, beziehungsweise Munitionstransportes von über 60 *kg* Nettogehalt per Sendung, oder eines Transportes von concessionirten Sprengmitteln ist von der Aufgabsstation der Abgabsstation entweder unmittelbar oder im Wege der Uebergangsstationen telegraphisch anzukündigen.

Der Empfänger ist von dem Abgange einer derartigen Sendung auf Kosten des Aufgebers durch die Abgabsstation telegraphisch in Kenntniß zu setzen.

VIII. Abgabe.

§. 35. In der Bestimmungsstation angelangte Sendungen von explodirbaren Gütern sind sofort mittelst Boten oder telegraphisch dem Adressaten zu avisiren und vom letzteren ohne Verzug zu beziehen (vergl. §. 14).

§. 36. Die Ausladung von explodirbaren Gütern aus den Eisenbahnwagen geschieht, wenn letztere in der Station bleiben, nach Thunlichkeit erst unmittelbar beim Bezuge derselben und gelten bezüglich des Platzes, an welchem dieß zu erfolgen hat und hinsichtlich der hiebei zu beobachtenden Vorsichten die rücksichtlich des Verladens maßgebenden Bestimmungen (vergl. §. 19).

Muß die Auslabung einer Sendung während des Zugsaufenthaltes geschehen, so sind hiebei die durch diese Verordnung vorgezeichneten Vorsichten anzuwenden und ist das Gut an einem sicheren Orte, gegen Nässe und Feuersgefahr geschützt, zu lagern und bewachen zu lassen.

§. 37. Im Falle des Nichtbezuges von Sendungen explodirbarer Gegenstände (vergl. §. 14) hat folgendes Verfahren Platz zu greifen;

a) Sendungen von concessionirten Sprengmitteln und von sprengkräftigen Zündungen, welche durch den Adressaten nach Empfang der Avisos innerhalb der nächsten sechs in die festgesetzte Expeditionszeit, jedoch auch an Sonn- und Feiertagen, fallenden Stunden nicht bezogen werden, sind zum Behufe der thunlichst baldigen Entfernung aus den Bahnhofsräumen und zur weiteren Verfügung in Städten mit eigenen Gemeindestatuten an die Sicherheitsbehörde, außerhalb solcher Städte aber an die Bezirkshauptmannschaft und, wo dieß nicht thunlich ist,

an das nächste Gensdarmeriepostencommando nach vorausgegangener Meldung abzugeben;

b) Sendungen sonstiger explodirbarer Güter, welche 24 Stunden nach Avisirung nicht bezogen werden, sind dem Versender auf seine Kosten wieder zurückzustellen, oder es ist, falls die Rücksendung des Gutes binnen 3 Tagen, vom Zeitpunkte des Anlangens in der Bestimmungsstation an gerechnet, wegen Mangels eines geeigneten Zuges nicht stattfinden kann, mit demselben im Sinne des Punktes a) vorzugehen.

Die Bahnverwaltungen sind außerdem berechtigt, für derlei Sendungen nach Ablauf der obigen 24 Stunden ein erhöhtes Lagergeld zu erheben.

c) Handelt es sich um eine militärische Sendung, so ist, nachdem im Sinne der vorstehenden Bestimmungen für die vorläufige Sicherung derselben Vorsorge getroffen wurde, von dem Verbleiben einer solchen Sendung die aufgebende Militärbehörde telegraphisch in Kenntniß zu setzen.

IX. Schlußbestimmungen.

§. 38. Wer unter falscher oder ungenauer Declaration explodirbare Güter zur Beförderung aufgibt, oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln außer Acht läßt, oder nicht zum Transporte auf Eisenbahnen behördlich zugelassene derlei Artikel vissentlich zur Aufgabe bringt, hat neben den durch das Strafgesetzbuch oder durch specielle Verordnung festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht eingetreten ist, für jedes Kilogramm des Bruttogewichtes solcher Versandtstücke eine schon durch die Auflieferung verwirkte Conventionalstrafe von 6 fl. zu erlegen und haftet außerdem für allen etwa entstehenden Schaden.

Die Conventionalstrafe kann nach dem Befinden der Umstände von dem Versender oder dem Empfänger des Gutes eingezogen werden.

§. 39. Diese Verordnung tritt mit 1. August 1880 in Wirksamkeit.

Durch dieselbe werden jene einschlägigen früheren Verordnungen, welche in einem besonderen Erlasse bekannt gegeben werden, außer Wirksamkeit gesetzt.

§. 40. Der königlich ungarische Communicationsminister, mit welchem ich dießfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Durch diese Verordnung wird der Finanzministerialerlaß vom 4. Juli 1860, Z. 34242—566, betreffend die ausnahmsweise Beförderung von Zündhütchen mit Personenzügen, nicht berührt und haben die dießfälligen Vorschriften in analoger Weise auch auf Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen Anwendung zu finden.

Unter „Zündhütchen“ sind Sprengkapseln und elektrische Minenzündungen nicht inbegriffen und wurden diese Artikel aus diesem Grunde auch laut Verordnung des Handelsministeriums vom 30. November 1879, Z. 36508, vom Posttransporte ausgeschlossen.

Mit Beziehung auf den §. 1 der Verordnung vom 1. Juli 1880 wird den Verwaltungen eröffnet, daß unter den darin behandelten „concessionirten Sprengmitteln“ jene Sprengmittel verstanden sind, welche in der Anlage D zum §. 48 des Betriebsreglements, Punkt I, als dem Schwarzpulver ähnliche oder dem Dynamit ähnliche, in Oesterreich und Ungarn *speciell zugelassene Sprengmittel* bezeichnet sind. Was die Tarif-

frage anbelangt, so wird in Berücksichtigung der beim Transporte von explodirbaren Gütern den Bahnverwaltungen faktisch erwachsenden besonderen Auslagen denselben für den Civilgüterverkehr die Einhebung des doppelten Satzes der Normalclasse I zugestanden, und werden dieselben ferner ermächtigt für die laut §. 35 der neuen Verordnung vorzunehmende Avisirung der in den Bestimmungsstationen angelangten Sendungen durch Boten die gleiche Gebühr, wie für die Zustellung von Telegrammen zu erheben. (HM. 1. Juli 1880, Z. 17454, CV. 1880 : 79.)

Transport von Petroleum und Celluloidgegenständen.

§. 3. Beim Transporte auf Eisenbahnen ist Folgendes zu beobachten:

1. Die Beförderung darf nur mit den Güterzügen und zwar auf den dem letzten Wagen zunächst vorgereihten Wagen geschehen.

2. Wagen, in welchen Mineralöle verladen werden, dürfen keine beleuchteten Laternen haben, und es dürfen auf diesen Wagen andere leicht brennbare oder explodirbare Gegenstände nicht beigeladen werden.

3. Mit Mineralölen beladene Wagen dürfen in bedeckten Räumen nicht aufgestellt werden.

Dieselben sind auf beiden Seiten mit Zetteln, auf welchen das Wort „feuergefährlich“ deutlich zu lesen ist, zu versehen.

4. Mineralöle dürfen nicht in Magazinen und nur an solchen Plätzen außerhalb derselben, wo andere brennbare Stoffe nicht in der Nähe sind, aus- oder eingeladen oder gelagert werden.

Während dieser Arbeiten und auf den Plätzen, wo Mineralöle gelagert sind, darf kein Licht in die Nähe gebracht und Tabak nicht geraucht werden.

5. Die zur Abgabe eingelangten Mineralöle sind vom Adressaten ohne Verzögerung zu beziehen. (Staatsministerium 17. Juni 1865, RGB. Nr. 40.)

Ich gestatte den Transport von Petroleumsendungen mit gemischten Zügen, auf allen jenen österreichischen Bahnen oder bestimmten Linien derselben, auf welchen und insolange wegen Geringfügigkeit des Frachtenverkehres im Allgemeinen und der zur Aufgabe gelangenden Petroleumsendungen insbesondere ein abgesonderter Lastzugsverkehr nicht eingeführt werden kann, unter der Bedingung, daß:

1. mit einem Zuge nicht mehr als höchstens 3 mit Petroleum beladene Wagen befördert werden,
2. die mit Petroleum beladenen Wagen, im rückwärtigen Theile, jedoch nicht als die letzten des Zuges eingereiht werden, stets hinter die Personenwagen zu stehen kommen, und von diesen mindestens durch 3 Wagen, welche jedoch nicht mit feuergefährlichen oder leicht entzündbaren Gegenständen (z. B. Heu, Stroh ꝛc.) beladen sein dürfen, getrennt sind, und
3. die mit Petroleum beladenen Wagen unter keinen Umständen mit Bremsern besetzt werden.

Die übrigen Bestimmungen des Handelsministerialerlasses vom 26. November 1864, Z. 5083—476 und der Verordnung vom 17. Juni 1865, RGB. Nr. 40, betreffend die Beförderung von Petroleum, bleiben aufrecht. (HM. 29. Juni 1873, Z. 21516, CV. 1873 : 79.)

Zehnter Abschnitt.

Sanitätsvorschriften für den Eisenbahnverkehr.

I. Vorschriften zur Verhütung der Verschleppung von Thierkrankheiten.

1. Gesetz vom 19. Juli 1879, RGB. Nr. 108,

betreffend die Verpflichtung der Desinfection bei Viehtransporten auf Eisenbahnen und Schiffen.*)

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde ich anzuordnen, wie folgt:

§. 1. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, jeden Eisenbahnwagen, in welchem Wiederkäuer, Schweine, Pferde, Esel und Maulthiere befördert worden sind, einem Desinfectionsverfahren zu unterziehen, das nach jedesmaligem Gebrauche sofort anzuwenden und geeignet ist, die dem Wagen etwa anhaftenden Ansteckungsstoffe unwirksam zu machen.

---

*) In Ungarn ist die Desinfection durch Gesetzartikel XX vom Jahre 1874, die Handelsministerialverordnung vom 20. Jänner 1875, Z. 1064, ferner noch insbesondere durch den Generalinspectionserlaß vom 31. Juli 1879, Z. 6009, und die Erlässe des königl. ungar. Communicationsministers vom 28. Juni 1880, Z. 9700, und vom 25. October 1881, Z. 32731, geregelt.

Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen hat im Jahre 1880 eine Zusammenstellung der im Gebiete des Vereins bestehenden gesetzlichen 2c. Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen und der hiezu erlassenen Ausführungsbestimmungen *veröffentlicht, zu welcher* im April 1882 der erste Nachtrag *erschienen ist.*

Vor bewirkter Desinfection dürfen solche Wagen zu keinerlei Verfrachtung benützt werden.

Ebenso sind nach jedesmaligem Gebrauche die bei der Beförderung der Thiere zum Füttern, Tränken, Befestigen oder zu sonstigen Zwecken benützten Geräthschaften zu desinficiren.

Beim Herrschen ansteckender Thierkrankheiten sind die Eisenbahnverwaltungen von der politischen Landesbehörde zu verpflichten, auch die Desinfection der beim Ein- und Ausladen von Thieren betretenen Treppen, sowie auch der Rampen, Ein- und Auslade- und Viehauftriebplätze der Eisenbahnen nach jedesmaliger Benützung vorzunehmen.

§. 2. Der Dünger und die Streumaterialien, die auf den Wagen, Treppen, Standorten sich vorfinden, sind zu sammeln und sogleich zu desinficiren, wenn nicht in Anwendung der Thierseuchengesetze deren Vernichtung stattzufinden hat.

Zur Fortschaffung des desinficirten oder des zur Vertilgung bestimmten Düngers und Streumateriales dürfen Rinderbespannungen nicht verwendet werden.

§. 3. Die Verpflichtung zur Vornahme der Desinfection der Eisenbahnwagen und sonstigen Geräthe und Gegenstände obliegt derjenigen Eisenbahnverwaltung, in deren Bereich das Ausladen der Wagen stattfindet.

Erfolgt letztere im Auslande, so ist nach Rückkehr der Wagen jene Eisenbahnverwaltung zur Desinfection verpflichtet, deren Bahn im Geltungsgebiete dieses Gesetzes zuerst berührt wird, ausgenommen den Fall, daß bereits im Auslande die vorschriftsmäßige Desinfection vorgenommen wurde und hierüber vertrauenswürdige Nachweise vorliegen.

Die Desinfection, beziehungsweise Vertilgung des Düngers und der Streumaterialien, ist von jener Eisenbahnverwaltung zu bewirken, in deren Bereiche sie vorkommen.

§. 4. Zur Vornahme der Desinfection der benützten Eisenbahnwagen werden von dem Handelsministerium nach Vernehmen der Bahnverwaltungen Stationen bestimmt, nach welchen die Wagen von jenen Ausladungsorten, wo die Desinfection nicht durchgeführt werden kann, ohne Verzug zu bringen und dem vorgeschriebenen Verfahren zu unterziehen sind.

§. 5. Die Eisenbahnverwaltungen sind berechtigt, für die mit der Ausführung der Desinfection, beziehungsweise

ertilgung verbundenen Kosten eine Gebühr zu erheben, deren öhe von dem Handelsministerium nach Vernehmen der isenbahnverwaltungen von Zeit zu Zeit bestimmt und be= nnt gemacht wird.

Die beantragte Herabsetzung der Desinfectionsgebühr für einen vier= rädrigen Wagen von fl. 3.— auf fl. 2.55 kr. und die verhältnißmäßige Regulirung der übrigen Desinfectionsgebühren erscheint nicht hinreichend, um den gerechten Klagen über die Höhe dieser Gebühren abzuhelfen.

Ich finde mich daher bestimmt, nach Maßgabe der auf den Linien der Direction für Staatseisenbahnbetrieb gewonnenen Erfahrungen und nach gepflogenem Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung auf Grund des §. 5 des Gesetzes vom 19. Juli 1879, RGB. Nr. 108, die Eisenbahn= wagen=Desinfectionsgebühren, in Abänderung des Erlasses vom 20. No= vember 1879, Z. 27821 (Centralblatt Nr. 133 ex 1879), mit Wirksamkeit vom 1. März 1883 bis auf Weiteres, wie folgt festzusetzen:

1. Für Sendungen von Wiederkäuern und Borstenvieh, sowohl in Wagenladungen, als auch bei nur theilweiser Ausnützung des Wagens mit Großhornvieh, ferner mit mindestens 4 Stück Kälbern, Schafen, Lämmern, Ziegen oder Schweinen; dann für Sendungen von Pferden, Maulthieren und Eseln ohne Unterschied der Menge:

a) Für einen vierrädrigen gewöhnlichen Wagen oder für die Benützung nur einer Etage eines Etagewagens . . . . fl. 1.50,

b) für einen achträdrigen gewöhnlichen Wagen, dann für einen Etagewagen, bei Benützung beider Etagen, inclusive der Trommel . . . . fl. 2.50,

2. a) Bei Verladung von nur einem bis inclusive 3 Stück Kälbern, Schafen, Lämmern, Ziegen oder Schweinen per Stück . . fl. —.40,

b) bei Versendung von Schweinen, Ferkeln, Lämmern, Ziegen &c. in Körben, Kästen, Steigen &c. per Stück 5 kr. und mindestens 20 kr. per Sendung.*)

3. Für Sendungen thierischer Rohproducte 2 kr. per 100 *kg* bei Berechnung einer Minimalgebühr von 20 kr. per Sendung und einer Maximalgebühr von fl. 1.50 per Wagenladung.

Für den Fall endlich, daß Versender von Thieren rücksichtlich der ihnen beigestellten, von der Eisenbahn bereits desinficirten Wagen eine nochmalige Desinfection beanspruchen, derselbe Betrag, der nach obigem Punkte 1 sub a) und b) ausgeworfen wurde. Von diesen tarifmäßigen Desinfectionsgebühren ist auch die Desinfection der Vieh=Ein= und Aus= ladeplätze, Treppen, Rampen &c. zu bestreiten und daher die Einhebung einer abgesonderten Gebühr hiefür unzulässig.

Die Einhebung einer Desinfectionsgebühr ist nicht per Bahn=, sondern per Beförderungsstrecke zu verstehen, wonach bei Umladungen, welche von der Bahn abhängen und keineswegs durch die Partei verschuldet sind, diese Desinfectionsgebühr thatsächlich nur einmal zur Einhebung gelangen darf.

Sollten für einzelne Relationen oder Verkehre den Parteien etwa weitergehende Begünstigungen zugestanden sein, so dürfen dieselben nur mit h. ä. Genehmigung wieder aufgehoben werden. (HM. 12. Februar 1883, Z. 4884, CB. 1884 : 26.)

§. 6. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, den ersendern der in §. 1 genannten Thiere zu gestatten, die

*) *Diese Gebühr wurde mit HM. Erl. v. 15. März 1883, Z. 9243, gesetzt.*

bereits von der Eisenbahnverwaltung desinficirten Wagen auf eigene Kosten einer nochmaligen vorschriftsmäßigen Desinfection zu unterziehen.

Eine solche Desinfection muß jedoch innerhalb der von der Eisenbahnverwaltung bestimmten Zeit ausgeführt werden.

Die Kosten, welche aus dem hiedurch verursachten längeren Aufenthalte der Wagen erwachsen, fallen dem Versender zur Last.

§. 7. Die Bestimmungen der §§. 1, 2 dieses Gesetzes haben auch für Transporte mittelst Schiffen rücksichtlich jener Räume, welche zur Unterkunft der Thiere benützt oder von denselben betreten werden, analoge Anwendung zu finden.

Die Desinfection der Schiffe und der im §. 1 angeführten Geräthschaften hat sogleich nach Löschung der Fracht zu geschehen.

Eine im Auslande vorgenommene Desinfection kann nur dann die fürs Inland vorgeschriebene ersetzen, wenn glaubwürdige Nachweisungen vorliegen, daß dieselbe vorschriftsmäßig bewirkt wurde.

Die Verpflichtung zur Vornahme der Desinfection obliegt dem Schiffsführer, beziehungsweise der Transportunternehmung.

§. 8. Die Desinfection der zum Transporte thierischer Rohproducte benützten Eisenbahnwagen und Schiffe hat einzutreten nach jedesmaliger Beförderung von

a) trockenen oder nur einer vorläufigen Bearbeitung unterzogenen thierischen, insbesondere von Wiederkäuern stammenden Rohproducten aus seuchenfreien Gegenden eines von der Rinderpest verseuchten Landes;

b) von Fleisch und Häuten, eventuell von anderen thierischen Theilen aus Schlachthäusern an der Grenze;

c) von Fleisch und Häuten, welche von Rindern, Schafen, Ziegen herrühren, die wegen Rinderpest oder Lungenseuchenverdachtes getödtet und gesund befunden, oder die, ohne rinderpestverdächtig zu sein, in einem verseuchten Orte oder in einem Seuchenbezirke geschlachtet worden sind.

Die Art des der Transportunternehmung zu liefernden Nachweises der unter a, b, c bezeichneten Umstände wird im Verordnungswege bestimmt. Auch wird im Verordnungswege festgesetzt, inwieferne Verpackungsmittel zu desinficiren oder zu vernichten sind.

§. 9. Die Werkzeuge und Geräthe, welche behufs der
hführung der Desinfection benützt werden, sind gleichfalls
:sinficiren.

Ebenso haben die sich hiebei verwendeten Personen einer
igung zu unterziehen.

§. 10. Die Desinfection ist unter sachverständiger Auf=
vorzunehmen und behördlich zu überwachen. Das Des=
:ionsverfahren wird im Verordnungswege bestimmt.

§. 11. Im Falle die vorgeschriebene Desinfection nicht
:ig ausgeführt, unterlassen, oder die Vornahme verweigert
ist dieselbe auf Kosten und Gefahr der Transportunter=
ier von Amtswegen zu bewirken.

§. 12. Wer die ihm bezüglich der Anordnung, Ueber=
ung oder Ausführung einer Desinfection obliegenden
flichtungen nicht erfüllt, wird nach den Bestimmungen
Rinderpestgesetzes bestraft.

Die Geldstrafen fließen in den Staatsschatz.

§. 13. Die Wirksamkeit dieses Gesetzes beginnt binnen
Monaten nach der Kundmachung desselben. Mit diesem
aume treten die bisherigen, den Gegenstand dieses Gesetzes
ffenden Vorschriften außer Kraft.

§. 14. Die Minister des Innern, der Justiz und des
)els sind mit der Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt
ermächtigt, die zur Durchführung desselben erforder=
ı Verordnungen je nach ihrem Wirkungskreise zu erlassen.

Gesetz vom 29. Februar 1880, RGB. Nr. 35,

ffend die Abwehr und Tilgung ansteckender Thierkrank=
heiten.

(uszug, enthaltend die die Eisenbahnen betreffenden Bestimmungen.)

rschriften beim Transporte auf Eisenbahnen und Schiffen.

§. 10. Bei Beförderung von Wiederkäuern auf Eisen=
:en und Schiffen ist Folgendes zu beobachten:

1. Die Transporte sind beim Ein= und Ausladen an
hiezu bestimmten Stationen von Thierärzten oder sonstigen
verständigen zu untersuchen.

2. Die Ausladung der Thiere darf — Nothfälle aus=
mmen — nur am Bestimmungsorte erfolgen.

3. Schlachtvieh darf nicht gemeinschaftlich mit Zucht- oder Nutzvieh zur Versendung gebracht und auch nicht in demselben Eisenbahnwagen oder auf demselben Schiffe verladen werden.

4. Aus einem fremden Lande eingeführtes Schlachtvieh darf nicht mit einheimischen Wiederkäuern in demselben Zuge oder auf demselben Schiffe verladen werden.

Die Ein- und Ausladestationen für Transporte von Wiederkäuern auf Eisenbahnen sind von der politischen Landesbehörde, und zwar auf den von Privatverwaltungen betriebenen Bahnlinien nach mit der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, auf den der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen unterstehenden Bahnlinien nach mit dieser Generaldirection gepflogenem Einvernehmen zu bestimmen. Derselbe Vorgang ist vor der in Aussicht genommenen Auflassung einer bestehenden Ein- und Ausladestation einzuhalten. Die politische Landesbehörde hat auch die zur Untersuchung der Thiere berufenen Organe zu bestellen. (Vd. d. Min. des Jnn., der Justiz, des Ackerb. u. Handels v. 16. Sept. 1885, RGB. Nr. 38.)

3. Gesetz vom 29. Februar 1880, RGB. Nr. 37,

betreffend die Abwehr und Tilgung der Rinderpest.

(Auszug, enthaltend die den Eisenbahntransport betreffenden Bestimmungen.)

Beförderung auf Eisenbahnen.

§. 10. Die Eisenbahnverwaltungen dürfen innerhalb des im §. 9 bezeichneten Grenzgebietes Wiederkäuer zur Weiterbeförderung nur auf bestimmten Eisenbahnstationen und auf Grund vorschriftsmäßig ausgestellter Viehpässe übernehmen.

Gegen die Beschränkung des Verkehres mit thierischen Rohproducten aus seuchenfreien Gegenden eines von der Rinderpest verseuchten Landes oder insoferne deren Transport überhaupt zulässig ist, der aus Seuchenorten oder Seuchenbezirken stammenden derlei Producte auf bestimmte Tage und Züge, waltet insoferne es sich nicht um Transporte von Fleisch oder sonstigen Artikeln des täglichen Bedarfes handelt, unter der Voraussetzung im Principe kein Anstand ob, daß diese Beschränkung mit den Bedürfnissen des Verkehrs im Einklang bleibe.

Die Entscheidung hierüber wird, wenn nicht für derlei Verhältnisse schon im Voraus im Einverständnisse mit der Generalinspection bestimmte Züge designirt werden, durch die genannte Behörde von Fall zu Fall beim Einleiten solcher Verhältnisse erfolgen. (HM. 18. Jänner 1880, Z. 39, CB. 1880 : 11.)

Verlautbarung des Seuchenausbruches.

§. 22. Der Ausbruch der Rinderpest ist in den Landessprachen kundzumachen.

Die politische Bezirksbehörde hat denselben in ihrem
Bezirke zu verlautbaren und hievon die benachbarten poli-
schen Bezirke, in den Küstenländern auch die Seesanitäts-
ehörden, zu gleichem Zwecke zu verständigen.

Eine solche Verständigung hat auch an solche Gemein-
en zu erfolgen, nach welchen eine Verschleppung des An-
eckungsstoffes möglicherweise stattgefunden haben konnte;
isoferne der verseuchte Ort nicht über 75 Kilometer von der
Reichsgrenze entfernt liegt, ist auch die zuständige Behörde
es benachbarten Staatsgebietes von dem Seuchenausbruche
ı Kenntniß zu setzen.

Die politische Landesbehörde hat die Verlautbarung des
Seuchenausbruches in ihrem Verwaltungsgebiete zu veranlassen
nd hievon auch die benachbarten politischen Landesbehörden,
ücksichtlich der Küstenländer auch die Seebehörde in Triest,
owie jene Verwaltungsgebiete zu verständigen, mit welchen
in bedeutender und directer Verkehr aus den verseuchten
egenden stattfindet.

Bei Rinderpestfällen der im §. 33 bezeichneten Art hat
ie Verständigung nach allen Richtungen zu erfolgen, rück-
chtlich welcher die Gefahr der Verschleppung angenommen
erden kann.

Sämmtliche Anzeigen und Verlautbarungen über Rinder-
estausbrüche sind sofort zu bewirken und durch die poli-
sche Landesbehörde dem Ministerium des Innern unverzüg-
ch in Kenntniß zu bringen.

:. Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, es Ackerbaues und des Handels vom 12. April 1880, RGB. Nr. 38.

Zu §. 10. Die Landesbehörde hat im Einvernehmen
it der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen die
Eisenbahnstationen zu bestimmen, auf welchen die Verladung
on Wiederkäuern stattfinden kann.

Elfter Abschnitt.

Tarifvorschriften.

I. Genehmigung und Bekanntmachung der Tarife.*)

Nach §. 4, 5, 7 der Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851 sind die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet, ihre Fahrordnungen und Tarife zu publiciren.

In Bezug der Personentarife haben die Bahnunternehmungen in anerkennenswerther Weise stets für eine genügende Publicität Sorge getragen.

Die Publication der Güterfrachtentarife hat aber bisher nur in sehr eingeschränkter, den Bedürfnissen des Publikums nicht völlig entsprechender Weise stattgefunden, indem die Reglements, die allgemeinen wie Specialfrachtentarife ausschließlich nur durch die Bureaux der Gesellschaft zu beziehen waren und außerdem erst in jüngster Zeit Fälle vorgekommen sind, daß solche Specialtarife nicht ausnahmslos an Jedermann unentgeltlich verabfolgt wurden.

Es scheint aber eben so sehr im Interesse der Eisenbahnunternehmungen selbst, wie im Interesse des verfrachtenden Publikums zu liegen, daß Jedermann die Möglichkeit geboten werde, sich diese Publicationen jederzeit auf eine bequeme, wenig zeitraubende Weise zu verschaffen, weil dadurch zahlreiche nachträgliche Reclamationen bei Frachtverrechnungen am leichtesten vermieden werden dürften.

Am einfachsten wäre es, wenn die Eisenbahnunternehmungen ihre Reglements, die allgemeinen, wie die Specialtarife, ebenso wie bisher die Personentarife und Eisenbahncoursbücher den Zeitungsverschleißern in den Bahnhöfen in Commission geben würden.

Um das Publikum beim Ankauf dieser Drucksorten vor Uebervortheilung zu schützen, empfiehlt es sich, den Verkaufspreis jedem Exemplare beizudrucken.

---

*) Bezüglich der Kundmachung der Tarife und Tarifänderungen siehe auch die §§. 4, 5 und 7 der Betriebsordnung, S. 144 u. ff.

o scheint es wünschenswerth, bei Publicationen von neuen gleichzeitig Bezugsort und Preis beizudrucken. (HM. 30. Octbr. 08, CB. 1868 : 47.)

Verwaltung wird über Ersuchen des Reichskriegsministeriums rt, künftighin von den jeweilig erscheinenden allgemeinen und ifen und den Nachträgen hiezu, sowie von jedem Specialtarife, öge in Buch= oder Placatform erscheinen, nebst der bisher orlage mehrerer Exemplare an das Reichskriegsministerium auch ei Exemplare an die in einem räumlich getrennten Amtslocale chte Fachrechnungsabtheilung desselben zu übermitteln. (HM. nber 1875, Z. 28953, CB. 1875 : 140.)

ı der Behandlung von Tarifangelegenheiten eine Vereinfachung leunigung herbeizuführen, finde ich die Beurtheilung und der Vorschriften in Tarif= und im Zusammenhange stehenden angelegenheiten, beziehungsweise deren Genehmigung, wo die= Staatsverwaltung concessionsmäßig vorbehalten ist, der General= im eigenen Wirkungskreise als erster Instanz zu übertragen. Entscheidung über einzelne Fragen principieller Natur bleibt, dem Handelsministerium vorbehalten.
sich eine Eisenbahnverwaltung durch eine Verfügung der spection beschwert erachten, so steht es ihr frei, binnen vier dato des Empfanges derselben eine Vorstellung an das Handels= m zu richten.
urchführung dieser Anordnung sind vom 20. Mai 1876 ange= e Tarifvorlagen, insoferne sie sich nicht auf Fragen principieller iehen, unmittelbar an die Generalinspection zu richten, und ist chstehendes zu beobachten:

e Ueberreichung der Vorlagen hat zu einem solchen Zeitpunkte en, daß deren Prüfung bezw. Genehmigung noch vor der vor= ßig zu bewerkstelligenden Kundmachung anstandslos erfolgen kann. ngelegenheiten von Verbandsverkehren hat die Vorlage durch einzelnen Verbänden hiezu bestimmte Verwaltung zu geschehen.

e Tarife, Tarifnachträge und einschlägigen Kundmachungen sind gel im Entwurfe oder Probeabdrucke einzureichen.
Entwürfen und Probeabdrücken sind jedesmal zwei Exemplare, en dann eines der überreichenden Verwaltung signirt zurück= rd, von definitiven Abdrücken jedoch fünf Exemplare in Vorlage n.
achbar=, directen und Verbandstarifen sind auch die bezüglichen bellen in je zwei, beziehungsweise fünf Exemplaren anzuschließen. e dieß bei Ueberreichung der Tarife nicht thunlich sein, so sind sofort nach deren Erstellung nachzutragen.

i neueingeführten Tarifen, sowie bei proponirten Tarifände= d im Sinne des Punktes 8 des Handelsministerialerlasses vom 1875, Z. 15386, dessen Bestimmungen überhaupt vollinhaltlich leiben, jedesmal die Grundlage derselben zu skizziren, und die nzubeuten, welche zu einer Ermäßigung oder Erhöhung der Anregung gegeben haben.

ber die Conferenzen und Commissionen in Tarifsachen, welche den Verbänden oder zum Zwecke der Erstellung von Verbands=, der Nachbartarifen mit auswärtigen Bahnverwaltungen abge= rden, sind die Protokolle sofort nach ihrer Vervielfältigung in nplaren *an die Generalinspection* der österr. Eisenbahnen ein=

5. Tarifänderungen können, falls keine Neuausgabe stattfindet, in der Form von numerirten Nachträgen oder von Tecturen zu den bestehenden Tarifen hinaus gegeben werden.

Nur wenn die Geringfügigkeit der in einzelnen Fällen getroffenen Abänderungen die Aufstellung eines eigenen Nachtrages nicht rechtfertigt, können dieselben unter entsprechender Kundmachung vorläufig mittelst Circularien eingeführt und erst später bei Ausgabe eines Nachtrages in diesen einbezogen werden.

Es ist jedoch im Interesse des Publikums, sowie der Manipulation ernstlich dahin zu streben, daß die Zahl der Nachträge möglichst beschränkt bleibe, und daß, falls der Kostenpunkt eine gänzliche Neuauflage verbietet, wenigstens eine Neuausgabe der Nachträge oder einiger derselben veranstaltet und nicht ein Nachtrag stückweise durch andere Nachträge ersetzt werde.

6. Sowohl auf neuen Tarifen und Tarifnachträgen, als auch in den allfälligen Kundmachungen sind alle jene Tarife und Tarifnachträge nach Datum und Zahl, sowie alle jene Tarifbestimmungen genau anzugeben, welche hiedurch aufgehoben werden.

Auch ist auf denselben thunlichst der Preis, um welchen und der Ort, wo Exemplare käuflich zu haben sind, ersichtlich zu machen.

7. Zur Controlirung der Vollständigkeit der erfolgten Vorlagen ist von jeder Eisenbahnverwaltung ein Ausweis der im Laufe eines jeden Monates in ihrem Bereiche eingetretenen Tarifänderungen und neu aufgestellten Tarife in der ersten Hälfte des folgenden Monates, jedoch ohne Beigabe von Tarifexemplaren — eventuell ein Fehlausweis — an die Generalinspection einzusenden.

8. Durch gegenwärtige Verordnung werden die Handelsministerialerlässe: vom 2. März 1872, Z. 269—57; vom 2. Februar 1873, Z. 3303—V; vom 31. Mai 1874, Z. 12217; vom 6. August 1874, Z. 25684; vom 6. August 1874, Z. 25685; vom 22. Jänner 1875, Z. 2261 und vom 15. November 1875, Z. 32872; ferner die Verfügungen der Generalinspection der österr. Eisenbahnen: vom 11. Juli 1870, Z. 3064 und vom 11. April 1874, Z. 2510—II aufgehoben.

9. Die Handelsministerialerlässe vom 10. Mai 1875, Z. 11626 und vom 6. November 1877, Z. 34177, welche an jene Verwaltungen ergangen sind, denen die Einholung der behördlichen Genehmigung für jede Tarifänderung concessionsmäßig obliegt, und welche sich auf die Ertheilung von Tarifbegünstigungen und die Berichterstattung über dieselben beziehen, bleiben mit der Modification aufrecht, daß die Genehmigung der bezüglichen Vorlagen durch die Generalinspection in erster Instanz erfolgt.

10. Die monatliche Bemessung des Agio-Zuschlages auf Grundlage der getroffenen Vereinbarungen, sowie die Bekanntgabe und Kundmachung desselben erfolgt künftig durch die Generalinspection der österr. Eisenbahnen. (HM. 13. Mai 1876, Z. 14171, CB. 1876 : 57.)

Ich finde mich bestimmt, anzuordnen, daß bei Neueinführung oder Aenderung von Tarifen nicht nur die Ankündigung derselben mittelst Annonce in öffentlichen Blättern und durch Anschlag in den Stationen längstens vierzehn Tage früher als die neuen Tarife in Wirksamkeit zu treten haben, zu erfolgen hat, sondern, daß zum **gleichen Termine** auch die bezüglichen Tarifbücher und Nachträge bei den betreffenden Stationen sowohl wie auch im Centrale der Verwaltung zur Einsicht und zum Bezuge durch das Publikum bereit zu halten, außerdem aber in der vorgeschriebenen Anzahl von Exemplaren der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vorzulegen sind. Letztere Behörde wird gleichzeitig angewiesen, den Giltigkeitstermin jedes Tarifes vom Tage dieser Vorlage ab strenge zu bemessen und bei vorkommender Verspätung die

ınsschiebung desselben um die Zeit der Verzögerung anzuordnen. :. 6. Dezember 1876, Z. 31434, CB. 1876 : 139.)

Ich ersuche die Verwaltungen, die Verfügung treffen zu wollen, daß veit es nicht ohnehin schon geschehen sollte, sämmtliche Handels- und erbekammern, deren Bezirke die dortigen Linien durchziehen, von den Interessen ihrer Bezirke berührenden Tarifen und Tarifsnachträgen in Exemplar zugemittelt erhalten. (HM. 26. Oct. 1877, Z. 30940, 1877 : 127.)

Die Verwaltungen werden aufgefordert, Berichtigungen von Tarifen, ıe nicht etwa gleichzeitig mit dem Tarife selbst zur Ausgabe gelangen, :rselben Weise, wie dieß rücksichtlich der Tarifänderungen mit Handels- sterialerlaß vom 6. December 1876, Z. 31434, vorgeschrieben wurde, nur mittelst Annoncen in öffentlichen Blättern und durch Anschlag en Stationen, sondern auch als eigentlichen Tarifnachtrag, und zwar sich hieraus ergebenden civilrechtlichen Consequenzen wegen, gegebenen es, unter ausdrücklicher Hervorhebung des unterlaufenen Irrthumes ıckfehlers oder Berechnungsfehlers) und unter Anführung des Tages Veröffentlichung bekannt zu machen. (GJ. 22. Jänner 1880, Z. 11615, 1880 : 16.)

Die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen hat in Er- ıng gebracht, daß bei einigen Bahnverwaltungen die Ansicht zur ıng gelangte, das Uebertragen billigerer offizieller oder im Be- tigungswege zugestandener und publicirter Taxen von Concurrenz- en auf die eigene Route könne einfach im Instructionswege eingeführt als Portorestitution behandelt werden, ohne daß hiefür fallweise specielle Genehmigung eingeholt, beziehungsweise hievon Anzeige ttet werde, und brauche diese Maßregel überhaupt nicht veröffentlicht ıerden.

Den Bahnverwaltungen wird sohin zur Wissenschaft und Darnach- ıng eröffnet, daß der Eingangs bezeichnete unstatthafte Vorgang bei oübertragungen in Hinkunft nirgends mehr Platz zu greifen hat, ern letztere je nach ihrer Natur entweder als Tarifmaßnahmen oder als Bonificationen vorschriftsmäßig durchzuführen kommen. (GJ. December 1881, Z. 15539, CB. 1881 : 149.)

In theilweiser Abänderung des h. o. Erlasses vom 13. Mai 1876, 4178, wird hiemit angeordnet, daß, insoferne es sich um den Defini- ıuck handelt, in Hinkunft die Tarifvorlagen, welche sich auf den Güter- ıhr beziehen, bloß in 3 Exemplaren, jene Vorlagen hingegen, welche auf den Personen- und Gepäcksverkehr beziehen, in je 4 Exemplaren ie Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen einzusenden sind. :. 10. Juli 1882, Z. 22117, CB. 1882 : 83.)

Die Verwaltungen werden verständigt, daß in allen Fällen, in welchen Vereinbarung wegen der Vorlage eines Verbandtarifes nicht getroffen, . eine solche nicht anher bekannt gegeben wurde, im Sinne des :ralinspectionserlasses vom 11. April 1874, Z. 2510 (CB. Nr. 43) die auf dem bezüglichen Tarife erstgenannte Verwaltung als die von übrigen zur Vorlage delegirte hieramts angesehen werden wird. (GJ. April 1885, Z. 5452/III, CB. 1885 : 51.)

Jede theilweise Aufhebung eines Tarifes durch einen neuen Tarif nicht bloß auf dem Titelblatte dieses neuen Tarifes ersichtlich zu en, sondern es ist auch in einem gleichzeitig hinauszugebenden Nach- e zu dem alten Tarife dieser Aufhebung präciser Ausdruck zu geben, ei keineswegs die *Angabe genügt*, daß „die bezüglichen Fracht- :" *aufgehoben werden*, sondern es müssen genau die Frachtsätze, welche

aufgehoben werden, unter Angabe der betreffenden Seitenzahlen des Tarifes oder Nachtrages bezeichnet erscheinen.

Bei Aufhebung eines größeren Theiles des Tarifes, oder falls theilweise Aufhebungen schon vorangegangen wären, ist in dem Nachtrage auch anzugeben, welche Theile noch in Kraft bleiben.

Sobald ein solcher, theilweise bereits aufgehobener Tarif durch einen neuen Tarif gänzlich außer Kraft treten sollte, ist auf dem Titelblatte des neuen Tarifes diese gänzliche Aufhebung ausdrücklich anzugeben, und genügt es daher keineswegs, wenn wie bisher, nur die Aufhebung des noch bestandenen Tarifrestes zum Ausdrucke gelangt. (GJ. 5. Jänner 1886, Z. 16815.)

II. Meritorische Vorschriften über Tarife.

A. Personentarife.

Gesetz vom 15. Juli 1877, RGB. Nr. 64.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Für die Regelung der Personentarife auf den innerhalb des Gebietes der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder befindlichen Eisenbahnen haben nachstehende Bestimmungen zu gelten:

Als Maximaltarif für den Personentransport wird festgesetzt, und zwar:

	per Person und Kilometer
Für die I. Classe	5·0 kr.
„ „ II. „	3·6 „
„ „ III. „	2·4 „ ö. W. in Silber.

Bei Eilzügen dürfen diese Tarifsätze um 20% erhöht werden, wenn dieselben nicht bloß Waggons erster Classe führen und wofern die durchschnittliche Geschwindigkeit dieser Züge (incl. der Aufenthalte in den Stationen) auf jenen Strecken, wo keine Steigungen von 15 pro mille und darüber vorkommen, mindestens 37 Kilometer, auf den Strecken mit Steigungen von 15 pro mille bis exclusive 25 pro mille aber mindestens 24 Kilometer per Zeitstunde beträgt.

Auf Strecken mit noch stärkeren Steigungen ist die Geschwindigkeit der Schnellzüge von dem Handelsminister zu bestimmen.

Für gemischte Züge sind obige Tarife um 20% zu ermäßigen. Der Handelsminister ist jedoch ermächtigt, diese Ermäßigung bei Bahnlinien, auf welchen nur gemischte Züge verkehren, nach Maßgabe der Verkehrs- und sonstigen Ver-

ltnisse der betreffenden Bahnunternehmung außer Kraft setzen.

Sollte sich das Bedürfniß nach weitergehenden Ermäßigungen herausstellen und sollten in diesem Falle die Bahnunternehmungen nicht in der Lage sein, entsprechende Erleichterungen in der dritten Wagenclasse zu gewähren, so sind eselben gehalten, über Aufforderung des Handelsministers, ıf den von demselben bezeichneten Strecken eine vierte Classe stehwagen) mit dem Tarifsatze von 1·5 kr. ö. W. in Silber r Person und Kilometer einzuführen.

Auf Eisenbahnen, welche die Staatsgarantie in Anspruch hmen, dürfen Freikarten, welche nicht nur für einzelne ıhrten Giltigkeit haben, nur mit Genehmigung des Handelsministers ausgefolgt werden.

Diese Freikarten müssen auf einen bestimmten Namen er auf eine bestimmte Diensteskategorie lauten.

Art. II. Die Tarifsätze für die mit dem Personentransporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Gepäck, ıhrzeugen und lebenden Thieren, sowie sämmtliche Nebenstimmungen für die Beförderung von Personen sind durch n Handelsminister nach Anhörung der Bahnunternehmungen ıch einheitlichen Grundsätzen festzustellen.

Für jedes ganze Fahrbillet wird ein Freigewicht von ; Kilogramm und für jedes halbe Billet ein solches von ; Kilogramm festgesetzt.

Art. III. Auf Bahnen mit Steigungsverhältnissen von ; pro mille und darüber darf bei Berechnung der Tarifbühren die $1^1/_2$fache Länge der fraglichen starken Steigungen ıd Gefälle zu Grunde gelegt werden.

Art. IV. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, le neuen Tarife, sowie jede Aufhebung und Abänderung r schon bestehenden Tarife mindestens vierzehn Tage vor m Inslebentreten der bezüglichen Tarifmaßnahmen nach n Anordnungen des Handelsministers kund zu machen.

Art. V. Der Handelsminister wird ermächtigt, auf Grund r Bestimmungen dieses Gesetzes die erforderlichen Tarifänderungen, insoferne sie ihm geboten erscheinen, mit erücksichtigung der besonderen Rechte einzelner Bahnunternehmungen durchzuführen und die Zeitpunkte für das Inslebentreten derselben festzusetzen.

Art VI. Die Bestimmungen für die Beförderung von Militärpersonen werden durch das gegenwärtige Gesetz nicht berührt.

Art. VII. Durch gegenwärtiges Gesetz werden alle gegenstehenden Bestimmungen der betreffenden Spezial außer Wirksamkeit gesetzt.

Art. VIII. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, w mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, Handelsminister beauftragt.

B. Gütertarife im Allgemeinen.

Die in Betreff der Umrechnung der Tarife nach metrischen und Gewichte bekannt gegebenen Vereinbarungen der Bahnverwa werden in der nachstehenden Weise genehmigt.

1. Feststellung des Kilometers als Distanzeinheit für den P und Gütertransport und Abrundung der Kilometerbruchtheile a Kilometer nach oben. Die hienach verfaßten Distanzzeiger sind, i die neue Vermessung und Stationirung der Bahn bereits die Bes erhalten haben, alsbald zur Genehmigung vorzulegen.

2. Annahme von 100 Kilogramm (d. i. Doppelcentner) als G gewicht für Stückgut und Eilgut und von 1000 Kilogramm für ladungsgut.

Welche Güter als Wagenladungsgüter anzusehen sind, bei Gewichtsmenge die Wagenladungssätze Anwendung finden, endl welchem Frachtsatze geringere Quantitäten der Gebührenbemes unterziehen sind, bestimmen vorläufig noch die derzeit in Wi befindlichen Tarife mit der Maßnahme, daß die Ziffer von 100 C durch 5000 Kilogramm und jene von 200 Centnern durch 100 gramm zu ersetzen ist.

Eine abändernde Verfügung hierüber kann aus Anlaß der Um umsoweniger als opportun bezeichnet, beziehungsweise genehmigt als eine solche keineswegs nebenbei getroffen, sondern nur im Zu hange mit der bereits in Angriff genommenen principiellen Verh über eine einheitliche Reform der Eisenbahngütertarife herbe werden darf.

3. Fixirung der Minimalrechnungsgewichte bei Frachten, s Aufrundung der Gewichtsquantitäten zum Zwecke der Gebührenbe im Sinne der Bestimmungen des seit 1. Juli 1874 in Wi stehenden Eisenbahnbetriebsreglements §. 52 und unveränderte haltung der bisherigen Minimaleinhebungssätze per Sendung.

4. Umrechnung der jetzigen Einheitssätze per Meile in Einl per Kilometer unter Anführung von zwei Decimalen und Berücks der dritten Decimale bei der Abrundung in der Weise, daß, w dritte Decimalstelle die Ziffern 1—4 enthält, diese Bruchtheile u sichtigt bleiben, während im Falle des Resultirens höherer Zif zweite Decimale um 1 erhöht wird. Diese Umrechnung hat Durchführung der in Aussicht genommenen einheitlichen Reform de tarife und der zuvor mit jeder Verwaltung über die Tarifsätze e tenden speciellen Verhandlung nur als eine provisorische Ma zu gelten.

5. Ermittelung der Fahrpreise per Person und Kilometer un behaltung der für eine Person per Meile gegenwärtig zur Ei gelangenden Minimalgebühr in Kreuzern ö. W., vorbehaltlich d eine eventuelle Abänderung der Fahrpreise im Sinne der diesfa schwebenden principiellen Verhandlungen seinerzeit zu gewärtigend scheidungen.

6. Ermittelung der Einheitssätze für Gepäck per 10 Kilogramm und 1 Kilometer und Abrundung der Rechnungsgewichte von 10 zu 10 Kilogramm. (HM. 8. April 1875, Z. 9044, CB. 1875 : 44.)

Ich finde zu gestatten, daß die dermalen bestehenden Eisenbahntarife eventuell auch noch nach dem 1. Jänner 1876 insolange beibehalten werden, bis über die Modalität der endgiltigen Umrechnung der bisherigen Personen- und Gütertarife nach metrischem Maße und Gewichte, in Verbindung mit der damit in Zusammenhang gebrachten einheitlichen Tarifreform seitens der competenten Factoren die definitive Entscheidung erfolgt sein wird.

C. Verbandtarife.

Mit der Zunahme des Verkehres und dem Hinzutreten neuer Eisenbahnen treten nun häufiger Fälle ein, daß mit Delegirten auswärtiger Bahnverwaltungen Conferenzen abgehalten werden, welche theils die Aufstellung von Tarifen im Verbandverkehre oder Aenderungen der bestehenden Verbandtarife, theils die Festsetzung der Fahrordnung der Züge im Anschlußverkehre zum Gegenstande haben.

Hiebei tritt das ungleiche Verhältniß ein, daß die Vertreter der auswärtigen Bahnen, welche zum großen Theile Staatsbahnen oder im Staatsbetriebe befindliche Privatbahnen sind, bereits mit Instructionen ihrer Regierungen zur Berathung kommen, während der dießseitigen Regierung, welche von dem Zusammentritte solcher Conferenzen erst nachträglich Kenntniß erlangt und meist fertigen Beschlüssen gegenübersteht, jede Gelegenheit benommen ist, Wünsche und Bedürfnisse, welchen bei solchen Berathungen Rechnung getragen werden könnte, in Anregung und Geltung zu bringen.

Die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen werden somit eingeladen, dem Handelsministerium von der bevorstehenden Abhaltung solcher Conferenzen, unter Bekanntgabe des Programmes, jedesmal rechtzeitig Mittheilung zu machen, wenn es sich hiebei um die Einrichtung neuer oder um die wesentliche Aenderung bestehender Verbandtarife, dann der Fahrordnung der influirenden Züge handelt. (HM. 22. Mai 1869, Z. 10602, CB. 1869 : 44.)

Anläßlich eines speciellen Falles hat sich das Handelsministerium auf Grund des §. 10, lit. g des Eisenbahnconcessionsgesetzes die Entscheidung über die Einbeziehung einer inländischen Bahn in einen directen Verkehr mit dem Auslande vorbehalten, und bei diesem Anlasse erklärt, keineswegs den auswärtigen Bahnen allein die ausschlaggebende Stimme hiebei einräumen zu können. (HM. 1. Juli 1874, CB. 1874 : 78.)

Ich finde die nachstehenden Principien für die Bildung der Gesammtsätze der directen Tarife mit dem Auslande, beziehungsweise für die Construirung der österreichischen Streckenantheile in denselben zur Kenntnißnahme und Darnachachtung bekannt zu geben:

1. Die directen Tarife für den Verkehr mit dem Auslande sind derart zu berechnen, daß dieselben und insbesondere die Personentarife in der Regel keine höheren Gesammtsätze ausweisen, als welche sich bei Summirung der einzelnen in Frage kommenden internen Tarife aller betheiligten Bahnverwaltungen ergeben.

2. Das Handels*ministerium* behält sich vor, nach Constatirung dieser *Grundbedingung Ueberschreitungen* der concessionsmäßigen Maximaltarife

in den Antheilen österreichischer Verwaltungen im directen Personen- und Güterverkehre mit dem Auslande nicht zu beanständen, wenn nachgewiesen wird, daß derlei Ueberschreitungen lediglich durch kleinere Agioschwankungen oder durch Abrundung von Bruchtheilen hervorgerufen wurden.

3. Insolange und insoweit es nicht thunlich ist, bei Etablirung von directen Gütertarifen mit dem Auslande eine für den internen Verkehr der österreichischen Bahnverwaltungen giltige Güterclassification anzunehmen, bleibt es den österreichischen Bahnen freigestellt, jenen directen Tarifen eine anderweitige, den Interessen des Handels und der Industrie im Inlande nicht nachtheilige Güterclassification zu Grunde zu legen. In solchen Fällen wird auch gestattet, die Antheile für die einzelnen Classen in den directen Tarifen, entweder auf Grund vereinbarter Verbandseinheitstaxen oder im Wege einer im Hinblicke auf die Einreihung der Hauptartikel vorzunehmenden Durchschnittscombination mit den concessionsmäßigen Tarifsätzen festzusetzen.

4. Das Handelsministerium behält sich vor, für einzelne besonders wichtige Verkehrsartikel die Einfügung von Specialtarifen zu verlangen, wenn in den sub 3 bezeichneten Fällen die Antheile einer österreichischen Verwaltung gerade hinsichtlich eines solchen Artikels die concessionsmäßigen Maximaltaxen überschreiten sollten.

5. In allen Fällen, in welchen in Folge der Classificationsverschiedenheiten die directen Tarife für einzelne in die Verbandtarifclassen eingereihte Frachtartikel höhere Gesammtsätze nachweisen sollten, als welche sich bei Anwendung der in Frage kommenden Local- und nachbarlichen Anschlußtarife erreichen lassen, muß es dem verkehrtreibenden Publikum unbedingt freigestellt bleiben, sich durch Vorschreibung der Umkartirung diese billigeren Frachtsätze zu sichern.

6. Specialtarife für einzelne Transportartikel dürfen unter keinen Umständen höhere Gesammtsätze statuiren, als welche sich aus der Summirung der betreffenden Local- und Anschlußtarife ergeben.

7. Diejenigen Nebengebühren, welche nicht als solche entweder in den Concessionsurkunden begründet sind oder nach Maßgabe der Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements neben den Frachtgebühren als Vergütung für besondere Leistungen eingehoben werden dürfen, sind als integrirende Bestandtheile der Frachtantheile anzusehen.

8. Es ist für das Handelsministerium unbedingt nothwendig, und in dem eigenen Interesse der Bahnverwaltungen zum Behufe einer thunlichst einfachen und raschen Erledigung der Tarifsvorlagen geboten, daß jene österreichische Verwaltung, welche im Sinne der bezüglichen Anordnungen des Handelsministeriums mit der Durchführung der Vorlage der Tarife, Tarifnachträge und Repartitionstabellen für die einzelnen directen Anschluß- und Verbandverkehre betraut ist, gleichzeitig mit einer derartigen Vorlage auch alle jene Daten, welche in Bezug auf die obigen Anordnungen von wesentlichem Werthe sind, in einer klaren und übersichtlichen Weise zur Kenntniß des Handelsministeriums bringe.

Im Sinne dieser principiellen Anordnungen sind dann auch alle jene directen Gütertarife mit dem Auslande nunmehr als genehmigt zu betrachten, welche den obigen Grundsätzen entsprechen und derzeit noch in Kraft stehen, von Seite des Handelsministeriums aber lediglich aus dem Grunde beanständet worden waren, weil in Folge Zugrundelegung einer abweichenden Güterclassification die Antheile österreichischer Bahnen für einzelne Artikel oder Strecken die concessionsmäßigen, beziehungsweise die für den Localverkehr genehmigten Maximaleinheitstaxen überschritten haben. (HM. 30. Juni 1875, Z. 15386, CB. 1875 : 74.)

s Handelsministerium ist bisher den Vereinbarungen, welche von
nverwaltungen zum Zwecke der Regelung, beziehungsweise Thei=
s Verkehres auf concurrirenden Routen getroffen werden, nicht
t entgegengetreten, sondern hat dieselben vielmehr thunlichst geför=
einen für alle Theile schädlichen Concurrenzkampf und ein volks=
schaftliches Ablenken der Verkehre von ihrer natürlichen, betriebs=
wohlfeilsten Route hintanzuhalten.

ndsätzlich erkennt das Handelsministerium beim Vorhandensein
r concurrirenden Routen unter gleichen jedoch fallweise zu beur=
en Bedingungen die kürzeste Route als die wo nicht ausschließlich,
zugsweise berechtigte an und betrachtet die gegenwärtige Uebung
ehrstheilung unter eine Ueberzahl von Interessenten, welche Thei=
ne höchst mühsame, langwierige und kostspielige Abrechnung zur
at, als ein Uebergangsstadium bis zum Eintreten einer besseren
ung der Bahnnetze oder einer entsprechenden Entwicklung des
, welche den bisher als concurrenzfähig erklärten, oder im facti=
sitze gewisser Verkehre gestandenen Bahnen für den ihnen durch das
n kürzerer Routen erwachsenden Entgang bestimmter Transporte,
er Richtung Ersatz bietet.

olange jedoch das Handelsministerium in dem Falle ist, die Rege=
r Verkehre durch deren Theilung unter mehreren als concurrenz=
betrachtenden Routen gutzuheißen, muß dasselbe einerseits
, daß die Bahnverwaltungen zur Einsicht gelangen, daß es im
n Interesse liegt, nicht Verkehrsantheile, sondern ganze Verkehre
npensationsobjekte zu behandeln, mit anderen Worten die Zahl
jedem Verkehre Participirenden mehr und mehr einzuschränken;
eils kann das Handelsministerium aber nicht zugeben, daß eine
andere nach den Verhältnissen als concurrenzberechtigt anzuer=
Route willkürlich von der Verkehrsregelung ausgeschlossen wird.
her Fall der Willkür tritt aber offenbar ein, wenn die ausge=
e Route factisch kürzer ist als eine oder einige unter den zuge=
Routen und sich also zwischen der kürzesten und der längsten
einreiht und gleichfalls nur über inländische Linien führt.

s Handelsministerium betrachtet einen derartigen Vorgang als um
lässiger, als damit der Zweck der Verkehrsregelung theilweise ver=
ird und noch die Gefahr hinzutritt, daß der Concurrenzkampf
ßen Nachtheil der heimischen Bahnunternehmungen vom Ausland
olg aufgenommen werde.

em das Handelsministerium die feste Absicht hat, derlei Acten der
mit allen durch Gesetz und Concessionsbestimmungen zu Gebote
n Mitteln entgegenzutreten, glaubt es die Aufmerksamkeit der Ver=
behufs entsprechender Instruirung der betreffenden Dienstabthei=
f diesen Gegenstand lenken zu sollen. (HM. 25. October 1878,
6, CB. 1878 : 125.)

D. Agiozuschlag.

Folge des Erlasses des Handelsministeriums vom 30. December
. 20457—4349, und der Intimation des königlich ungarischen
iums für öffentliche Arbeiten und Communicationen vom 27. März
. 3645 (HM. Z. 6102—1566) erlangen die in dem nachfolgenden
le enthaltenen Bestimmungen über die Bemessung des zu den
ühren der *österreichisch=ungarischen* Bahnen jeweilig einzuhebenden
hlages bindende Kraft.

Protokoll

der am 22. October 1870 im Handelsministerium abgehaltenen commissionellen Berathung zur Sicherung eines einheitlichen Vorganges sämmtlicher Bahnen bei Bemessung des Agiozuschlages.

Nach eingehender allseitiger Erörterung wurden mit den anwesenden Vertretern sämmtlicher Bahnanstalten die nachstehenden Bestimmungen vereinbart:

Der Agiozuschlag wird von Monat zu Monat und zwar für den jeweilig folgenden Monat nach dem Durchschnitte der in der Wiener Zeitung notirten Silberwaarencourse der Wiener Börse vom 24. des vorhergehenden bis einschließlich 23. des laufenden Monats und im Falle dieser Durchschnitt nicht eine ganze Zahl ergibt, durch Abrundung auf die nächst höhere ganze Zahl festgesetzt.*)

Sollten so bedeutende Schwankungen des Valutacourses eintreten, daß innerhalb des Termines von vierzehn Tagen Differenzen von 10 pCt. zwischen dem festgesetzten Agiozuschlage und dem notirten Silbergeldcourse vorkommen, so sind die Eisenbahnunternehmungen berechtigt, den Agiozuschlag halbmonatlich zu reguliren. In diesem Falle wird die Feststellung nach dem Durchschnitte des Silbercourses in den Tagen vom 24. des einen bis zum 8. des andern Monates, eventuell vom 9. bis zum 23. des Monates für die Zeit vom 1. bis inclusive 15., beziehungsweise vom 16. bis inclusive letzten eines jeden Monates erfolgen.

Die Berechnung des jeweiligen Agiozuschlages wird im Handelsministerium aufgestellt und das Ergebniß sofort in der Wiener Zeitung und in dem vom Handelsministerium zur Aufnahme von Kundmachungen für Eisenbahnangelegenheiten bestimmten Blatte (derzeit Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt) pulicirt werden.

Gleichzeitig mit dieser Kundmachung werden die seit der letzten Publication eingetretenen Aenderungen in den Ausnahmen bei Einhebung des Agiozuschlages veröffentlicht werden, daher die Bahnverwaltungen dieselben rechtzeitig dem Handelsministerium anzuzeigen haben.

Durch diese Publication werden jedoch die Bahnverwaltungen nicht gehindert, bestehende Begünstigungen innerhalb des Tarifkündigungstermines jederzeit zu widerrufen.**) (CB. 1871 : 28.)

Aus einem Circulare der österreichischen Nordwestbahn vom 28. Februar 1873, Nr. 4488, hat die Generalinspection ersehen, daß über Beschluß der Bahnverwaltungen die bisherige Publicirung der jeweiligen Aenderungen des Agiozuschlages durch Affichirung von Kundmachungen von nun an unterbleiben soll, da diese Aenderungen ohnehin vom Handelsministerium im Amtsblatte der „Wiener Zeitung" kundgemacht werden.

Da sich die Fahrt- und Frachtpreise nach dem jeweiligen Stande des Agios wesentlich ändern, dieser Zuschlag sonach einen integrirenden Bestandtheil der Eisenbahntarife bildet, so steht dieser Beschluß im Widerspruche mit der Bestimmung des §. 4 der Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851, welcher die Eisenbahnen unbedingt verpflichtet, die Fahr-

---

*) Dieser Absatz wurde vorstehend durch HM. vom 15. Juni 1875, Z. 18217 und zwar mit dem Beisatze formulirt, daß die im nächsten Absatze für den Fall einer 10percentigen Differenz zwischen dem festgesetzten Agiozuschlage und dem notirten Silbergeldcourse gegebene besondere Bestimmung sinngemäß auf eine solche Differenz zwischen dem Agiozuschlage und dem Waarencourse Anwendung zu finden hat.

**) Dieses Protokoll wurde von sämmtlichen Bahnen acceptirt.

preise und Frachtentarife in allen Bahnhöfen und auf allen Aufnahms-stationen zur allgemeinen Einsicht anzuheften.

Die Geehrte wird daher aufgefordert, die in Rede stehende Maßregel, insoferne sie bei derselben eingeführt worden sein sollte, zurückzuziehen und hierüber ehestens zu berichten. (GJ. 12. April 1873, Z. 3351, CB. 1873 : 44.)

Da bekanntlich die allgemeine Kundmachung, welche gestützt auf die Course vom 24. des Vormonates bis zum 23. des laufenden Monates, jedesmal am 25. erscheint, nicht nur den für den nächstfolgenden Monat als Regel geltenden Agiozuschlag zu enthalten, sondern gleichzeitig auch alle hievon bestehenden Ausnahmen zu umfassen hat, so werden, um derlei Unvollständigkeiten für die Folge zu vermeiden, die Verwaltungen eingeladen, in Hinkunft alle Ausnahmen von der Einhebung des Agiozuschlages, beziehungsweise alle diesfälligen Ermäßigungen, die am 1. des nächsten Monates in Wirksamkeit treten sollen, so frühzeitig in Vorlage zu bringen, daß dieselben am 24. des vorhergehenden Monats der General-inspection der österreichischen Eisenbahnen bekannt sein können. (HM. 11. April 1877, Z. 4178, CB. 1877 : 44.)

Der Verwaltung wird in Abänderung beziehungsweise Ergänzung des HM. Erl. vom 15. Juni 1875, Z. 18217 eröffnet, daß, im Falle das nach dem Silberwaarencourse der Wiener Börse vom 24. des vergangenen bis einschließlich 23. des jeweilig laufenden Monates berechnete Durchschnitts-agio nicht 0·5% betragen, ferner im Falle während dieser Zeit der Waarencours nicht wenigstens an einem Tage den Stand von 1% erreichen sollte, im jeweiligen künftigen Monate überhaupt kein Agiozuschlag zur Einhebung zu gelangen haben wird. (HM. 6. December 1879, Z. 38587, CB. 1879 : 138.)

III. Tarifermäßigungen.

a. Im Personenverkehre.

Die Bahnverwaltungen werden eingeladen, allmonatlich, gelegentlich der Vorlage der Bonificationsausweise für den Frachtenverkehr, jedoch getrennt von selben in soweit thunlich analoger Form auch jene ertheilten Begünstigungen im Personenverkehre mitzutheilen, welche mehr einen allgemeinen Zweck verfolgen, also namentlich diejenigen Begünstigungen, welche an Corporationen, Vereine 2c. aus verschiedenen Anlässen ertheilt oder für Wanderversammlungen, Wallfahrten, Vergnügungszüge u. dgl. zugestanden worden sind. Im negativen Falle wären Vacatausweise vorzulegen. Selbstverständlich sind übrigens die an einzelne Personen als solche gegebenen Bewilligungen zu freier oder ermäßigter Fahrt in die monatlichen Ausweise nicht einzubeziehen. (GJ. 11. Juni 1877, Z. 6563, CB. 1877 : 71.)

Rücksichtlich der Eisenbahnen, welche die Staatsgarantie in Anspruch nehmen, ist die Gewährung von cumulativen Fahrpreisermäßigungen an Corporationen, Vereine oder sonstige Verbindungen, als Comités, Veranstalter von Versammlungen 2c. zu gemeinschaftlichen Reisen aus verschiedenerlei Anlässen, im Hinblicke auf die finanzielle Seite der Frage der Genehmigung des Handelsministers vorbehalten, daher Ansuchen um derlei Bewilligungen *unter geeigneter* Antragstellung dem Handelsmini-*sterium zur Entscheidung* vorzulegen sind. (HM. 4. März 1881, Z. 282.)

b. Im Güterverkehre.

Ich finde behufs Erzielung der thunlichsten Vereinfachung und eines einheitlichen Vorganges die nachfolgenden Anordnungen zu treffen:

1. Die Bonificationen jeder Art sind in der Regel nicht auf länger als höchstens auf die Dauer eines Jahres zu gewähren. Für jene ausnahmsweisen Fälle, in welchen eine weitergehende Wirksamkeit für erforderlich angesehen wird, ist speciell unter eingehender Motivirung die vorherige Genehmigung des Handelsministeriums, jetzt Generalinspection, siehe Erl. v. 13. Mai 1876, Seite 395 einzuholen.

2. Hinsichtlich der übrigen, also nicht über die Dauer eines Jahres hinausreichenden Zugeständnisse von Bonificationen wird vorläufig, und unbeschadet einer jederzeit vorbehaltenen Abänderung, von der Forderung einer vorherigen und in jedem einzelnen Falle speciell zu erfolgenden Einholung der Genehmigung der Staatsverwaltung Umgang genommen.

3. Dagegen sind mit Schluß eines jeden Monates die während desselben gewährten Bonificationen, das ist den einzelnen Versendern oder Frachtunternehmern unter irgend welcher Bezeichnung in Aussicht gestellten Nachlässe von den jeweilig bestehenden veröffentlichten Tarifsätzen und in denselben gegenüber den tarifmäßigen Bestimmungen zugestandenen anderweitigen Begünstigungen hinsichtlich des Lagerzinses, der Wagenmiethe 2c., mögen diese Nachlässe und sonstigen Begünstigungen im Cartirungs- oder im Rückvergütungswege ertheilt werden, mittelst genauer Ausweise in tabellarischer Form zusammengestellt unter der Adresse „An das k. k. Handelsministerium im Wege der Betriebsabtheilung der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen" und zwar binnen längstens 8 Tagen nach Ablauf des Monates zur hierortigen Kenntniß zu bringen.

4. Diese Monatsausweise haben der größeren Uebersichtlichkeit wegen die Nachlässe von den eigentlichen Tarifsätzen und die auf Lagerzins, Wagenmiethe u. dgl. abzielenden Begünstigungen abgesondert zu behandeln und ebenso die erste Kategorie der Bonificationen nach größeren Verkehrsgebieten und zweckentsprechend gebildeten Artikelgruppen eingetheilt darzustellen.

5. In den hiemit angeordneten Monatsausweisen müssen nebst einer fortlaufenden Positionszahl die nachfolgenden Rubriken angesetzt und ordnungsgemäß ausgefüllt werden:

a) Name, beziehungsweise Firma und Wohnort des begünstigten Versenders oder Frachtunternehmers;
b) begünstigter Artikel, beziehungsweise begünstigte Artikelgruppe;
c) Verkehrsrelation;
d) Art der Begünstigung (ob Nachlaßziffer oder fixer ermäßigter Satz und ziffermäßiger Betrag, beziehungsweise anderweitige genaue Bezeichnung derselben;
e) Restirender Einheitssatz pro Centnermeile im Falle einer Ermäßigung des eigentlichen Frachtsatzes;
f) Offizieller Tarif, und zwar im Falle einer Ermäßigung des eigentlichen Frachtsatzes pro betreffende eigene Strecke und darnach offizieller Einheitssatz pro Centnermeile;
g) Ermäßigung in Procenten des offiziellen Satzes ausgedrückt;
h) Angabe, ob die Ermäßigung im Wege sofortiger Berechnung des ermäßigten Satzes oder im Rückvergütungswege gewährt wird;
i) Bedingungen der Begünstigung (Minimalquantum 2c.);
j) Dauer der Begünstigung (Anfang und Ende ihrer Wirksamkeit);
k) Kurz skizzirte Angabe des Beweggrundes der Begünstigung (ob und welche Conjunctur, Concurrenz 2c.);

l) Bezeichnung des Geschäftsactes, unter welchem die Begünstigung ertheilt wurde, mit Zahl und Datum, sowie Seite und Position des Bonificationsbuches, wo dieselbe verzeichnet ist;

m) Bezeichnung der eventuell bereits eingeholten speciellen Genehmigung des Handelsministeriums mit Angabe von Zahl und Datum dieser letzteren;

n) Eine „Anmerkung", worin jedenfalls anzugeben ist, welche frühere nach Geschäftszahl und Datum des Actes sowie nach Seite und Positionszahl des Bonificationsbuches genau zu bezeichnende Bonification hiedurch aufgehoben oder alterirt wird.

6. Gleichzeitig mit Vorlage der skizzirten Monatsausweise ist auch unter Bezugnahme auf die bezügliche Geschäftszahl und unter Angabe der Positionszahl in dem Monatsausweise, in welchem die betreffende Bonification eingestellt worden war, bekannt zu geben, wann und insoferne während des in Frage stehenden Monates etwa eine Bonification vor Ablauf der concedirten Dauer widerrufen wurde.

7. Die Bonificationsbücher, in welchen bei jeder einzelnen Position Geschäftszahl und Datum des Monatsausweises anzugeben ist, mittelst welchen die bezügliche Bekanntgabe an das Handelsministerium erfolgte, müssen in strengster Ordnung geführt, in steter Evidenz gehalten, den dazu delegirten Organen des Handelsministeriums und der Generalinspection jederzeit auf Verlangen zur Einsichtnahme vorgewiesen und derart eingerichtet werden, daß dieselben über alle maßgebenden Momente hinsichtlich sämmtlicher Bonificationen eine klare Uebersicht gewähren, sowie daß die auf die einzelnen Zugeständnisse bezüglichen Acten mit Leichtigkeit und ohne überflüssigen Zeitaufwand vollständig eruirt und von den dazu berechtigten Organen der Staatsverwaltung eingesehen werden können.

8. Mit Schluß des laufenden Monates ist ein nach Maßgabe der obigen Anordnung verfaßter Ausweis über die sämmtlichen seit 1. Jänner 1875 bewilligten und über alle etwa schon vor dem 1. Jänner 1875 ertheilten, derzeit aber noch in Kraft stehenden Bonificationen im Wege der Generalinspection dem Handelsministerium zur Kenntnißnahme vorzulegen. Ich setze übrigens unter allen Umständen voraus, daß die Bahnverwaltungen sich bei Gewährung aller unter irgend einer Form zu ertheilenden Bonificationen strenge gegenwärtig halten werden, daß einerseits im eigenen Interesse, sowie nicht minder im Interesse des garantirenden Staatsschatzes nur für thatsächlich vortheilhafte Frachtgeschäfte Bonificationen gewährt werden dürfen und daher ein Herüberziehen von Transporten auf absolut unnatürliche Routen durch unverhältnißmäßige Opfer nicht gebilligt werden kann, sowie daß anderseits jede persönliche Bevorzugung bei Ertheilung aller wie immer gearteten Bonificationen unbedingt unstatthaft ist und demnach jene Tarifnachlässe oder sonstige Begünstigungen, welche unter gewissen Verhältnissen, Voraussetzungen und Bedingungen objectiver Natur einem Versender oder Frachtunternehmer gewährt wurden, unter den gleichen sachlichen Verhältnissen und Bedingungen auch keinem anderen Versender oder Frachtunternehmer verweigert werden dürfen. (HM. 10. Mai 1875, Z. 11626, CB. 1875 : 57.)

Die Verwaltungen werden aufgefordert, in dem Falle, daß in einem Monate an einzelne Parteien keinerlei Frachtbegünstigungen gewährt worden sein sollten, wonach die Vorlage eines Ausweises im Sinne des Punktes 3 des bezogenen Erlasses entfällt, dieß von Fall zu Fall im Wege der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen anzuzeigen. (HM. ... November 1876, Z. 34177, CB. 1876 : 128.)

Im Falle die Wirksamkeit einer Tarifbegünstigung durch Erstreckung des zugestandenen Termines auf eine Gesammtdauer von über Einem Jahre verlängert werden soll, ist die Genehmigung hiezu im Sinne des Erlasses vom 10. Mai 1875, Z. 11626, Punkt 1, noch vor Intimirung an die Partei einzuholen. (HM. 26. Jänner 1876, Z. 700, CB. 1876 : 15.

Es ist jedenfalls als eine Prolongation einer bestehenden Refactie aufzufassen, wenn unter sonst gleichen Bedingungen eine mit Ende eines Jahres abgelaufene Refactie mit einer kurzen Unterbrechung im Laufe des Monates Jänner wieder ins Leben tritt, indem die gegentheilige Anschauung die Handhabe zu einer Umgehung der Vorschrift wegen Einholung der vorhergehenden Genehmigung von Refactien, die entweder ursprünglich oder durch Prolongation über die Dauer eines Jahres gelten sollen, bieten würde. (HM. 24. April 1878, Z. 10663, CB. 1878 : 58.)

In Durchführung des Artikels 15 des Handelsvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 15. Dezember 1878 (RGB. Nr. 1 ex 1879) und auf Grund der §§. 4, 7, 66 und 77 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 (RGB. Nr. 1 vom Jahre 1852) werden die nachstehenden Anordnungen getroffen:

§. 1. Vom 1. April 1879 an dürfen von den Verwaltungen der Eisenbahnen, welche im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelegen sind, weder im internen, noch im internationalen Güterverkehr irgend welche Tarifermäßigungen in der Form von Rückvergütungen (Rabatten, Refactien u. dgl.) ohne vorherige Veröffentlichung in Wirksamkeit gesetzt werden.

Die Veröffentlichung hat durch Kundmachung in einem dazu vom Handelsministerium bezeichneten periodischen Blatte zu erfolgen.

Erst am dritten Tage nach dem Datum des Blattes, welches die betreffende Kundmachung bringt, dürfen die in derselben enthaltenen Begünstigungen in Anwendung kommen. Eine Anwendung dieser Begünstigungen auf Sendungen, welche vor Ablauf dieser Frist aufgegeben waren, ist untersagt.

§. 2. Die im §. 1 erwähnte Kundmachung muß enthalten:

1. Die Bezeichnung der Artikel, für welche die Begünstigung gewährt wird;

2. die Bezeichnung der betheiligten in- und ausländischen Auf- und Abgabsstationen, je nach Umständen mit Angabe der Route;

3. die Bezeichnung der Tarife, welche hiedurch berührt werden;

4. die Natur der Begünstigung, und zwar sofern ein Preisnachlaß geboten wird, unter ziffermäßiger Angabe sowohl des bestehenden Gesammtpreises als des Nachlasses;

5. die Dauer der Begünstigung;

6. etwaige besondere Bedingungen;

7. die Firma der Bahnunternehmung, bezw. aller betheiligten inländischen und gemeinsamen (d. h. österreichischen und ungarischen) Bahnunternehmungen, in deren Namen die Veröffentlichung geschieht.

§. 3. Die vor dem 1. April 1879 gewährten und an diesem Tage noch in Wirksamkeit stehenden Begünstigungen aller Art, sowohl im internen als internationalen Güterverkehre, sind von den Verwaltungen der Eisenbahnen, welche im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Länder gelegen sind, sowohl für ihre eigenen als auch für die in ihrem Betriebe stehenden fremden Linien, in einem oder mehreren Verzeichnissen mit den im §. 2 vorgezeichneten Angaben zusammenzufassen.

Die Verzeichnisse für den Verkehr mit dem deutschen Reiche sind läng-

30. April 1879 an die Generalinspection einzusenden und von in dem im §. 1 erwähnten Blatte ehestens zu veröffentlichen.
übrigen Verzeichnisse sind längstens bis 15. Mai 1879 bei der Behörde einzureichen und bei derselben zu jedermanns Einsicht n.

Die einem Versender unter gewissen Bedingungen eingeräumten ungen (§. 1) sind jedem Versender, welcher die gleichen Bedingeht, über Anmeldung zu gewähren.
einen solchen zweiten oder weiteren Versender wirkt die Beg nicht nur vom Tage seiner Anmeldung an, sondern auch zurück von ihm in der dem ersten Begünstigten eingeräumten Periode n zur Aufgabe gebrachten derartigen Sendungen mit der alleinigen ung, daß sich diese Rückwirkung nur bis zum Tage der Kundder gegenwärtigen Verordnung erstrecken kann.
werden über die nicht entsprechende Handhabung dieser Vorsind, insoferne sie sich auf Handlungen oder Unterlassungen der rwaltungen der Bahnen beziehen, an die Generalinspection zu

Behörde hat in erster Instanz zu entscheiden, ob eine etwa in nes aufzuliefernden Minimalquantums oder in anderer Richtung esondere Bedingung (§. 2 Punkt 6) nicht als eine persönliche, wirksamkeit entbehrende Begünstigung aufzufassen sei.

Auf die öffentlichen und zu Wohlthätigkeitszwecken gewährten ungen finden die Bestimmungen dieser Verordnung keine An-

königl. ungarische Communicationsminister, mit welchem dieß-Einvernehmen gepflogen wurde, trifft unter einem die gleiche ng für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone. (HM. 1879, RGB. Nr. 38.)
Beziehung auf die der geehrten Verwaltung gleichzeitig zugehende ng vom 12. März 1879, RGB. Nr 38, betreffend die Veröffent-on Refactien und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre auf en wird bis auf Weiteres das in Wien erscheinende „Centralblatt bahnen und Dampfschifffahrt der österr.-ungarischen Monarchie" n und Administration: Wien, I., Sonnenfelsgasse Nr. 23) als Blatt bezeichnet, in welchem die Veröffentlichung gewährter ungen im Eisenbahngüterverkehre im Sinne des §. 1 der be-Verordnung zu erfolgen hat. Die Redaction des genannten wurde verpflichtet, die auf Grund der citirten Verordnung zu n und als solche zu bezeichnenden Kundmachungen, welche ihr Tage vor dem Erscheinen eines Blattes bis 9 Uhr Vormittags in dieses nächste Blatt aufzunehmen. (HM. 15. März 1879, , CB. 1879 : 31.)

er bisherigen Art der im Sinne der Verordnung vom 12. März B. Nr. 38, erfolgenden Publication von Refactien und sonstigen ungen im Güterverkehre haben sich mehrere Unzukömmlichkeiten hen, welche dem mit dieser Verordnung angestrebten Zwecke zu-en und deren Beseitigung sowohl im Interesse der Parteien, als Bahnverwaltung selbst geboten ist.
Richtschnur bei den dießbezüglichen Veröffentlichungen muß fest-werden, daß jede Modification, sei es nun eine Ergänzung, Aus- oder Einschränkung, Aufstellung neuer Bedingungen &c. die Re- ihrem Wesen ändert, und daß demnach eine solche abgeänderte als eine neue zu betrachten und in gleicher Weise, wie die letztere, sfalls in Form einer bloßen Anmerkung zu veröffentlichen ist.

Dasselbe gilt von der Prolongation bereits bestehender B insbesondere auch jener, welche aus der Zeit vor dem 1. A rührend, nur durch die bei der Generalinspection aufliegende zur Kenntniß des Publikums gebracht worden sind.

Da ferner noch in neuester Zeit Verstöße in Betreff machung des Einführungstermines vorkommen, so werden aufgefordert, in dieser Beziehung genau im Sinne des §. Verordnung vorzugehen.

Die Aufhebung einer bis auf Widerruf oder bis auf gebenen Refactie oder sonstigen Begünstigung ist, sowie di der Aufhebung bestehender Tarife zu geschehen hat, vie vorher — im Centralblatte bekannt zu machen.

Zu diesem Behufe werden in dem oben genannten T factieaufhebungen betreffenden Daten unter besonderer Ueb zwar nach folgenden Rubriken gebracht werden:

1. Nummer und Datum des Centralblattes, in welchen
2. fortlaufende und Ordnungsnummer, unter welcher – Refactie publicirt wurde.
3. Firma der betheiligten Bahnverwaltungen.
4. Bezeichnung des Artikels.
5. Bezeichnung der Verkehrsrelation.

Hienach werden daher künftighin die bezüglichen Ein Geehrten an das Centralblatt einzurichten sein.

Bezieht sich die Aufhebung auf eine, in den bei der Ge aufliegenden Verzeichnissen enthaltene Refactie, so entfällt statt R. 2 die Nummer aus dem betreffenden Verzeichnisse

Schließlich wird es den Bahnverwaltungen dringend e der Ertheilung und Veröffentlichung von Refactien mit de nauigkeit vorzugehen, damit Berichtigungen und nachträglich vermieden und die einmal publicirte Refactie bis zu ihrem verändert in Kraft belassen werden könne. (G. J. 21. Se Z. 10292, CB. 1879 : 109.)

§. 1. In Abänderung der Verordnung vom 12. Märʒ Nr. 38, betreffend die Veröffentlichung von Refactien und günstigungen im Güterverkehre auf Eisenbahnen, wird die Ge ermächtigt, in Fällen, wo nach ihrem Erachten die durch d der obigen Verordnung vorgeschriebene Veröffentlichung e samkeit zu setzenden Tarifermäßigung oder sonstigen Begünstig Verkehrsanstalten gegenüber ausländischer Concurrenz l würde, zu gestatten, daß die bezeichnete Veröffentlichung u

§. 2. Ansuchen um Ertheilung der im §. 1 vorgesehen weisen Gestattung sind unter Angabe der in Wirksamkei Begünstigung unter Motivirung des gestatteten Ansuchens der betheiligten oder hiezu delegirten Verwaltung an die Ge zu richten.

§. 3. Die gegenwärtige Verordnung tritt mit 1. Jä Wirksamkeit. Der k. ungar. Communicationsminister, mit falls das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft unter Ein Anwendung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen 31. December 1879, RGB. Nr. 3 ex 1880.)

Bei der Erledigung jener Eingaben, welche die im Sinne ministerial-Verordnung vom 31. December 1879, RGB. N der Generalinspection vorbehaltene Enthebung von der P wisser Refactien und sonstiger Tarifbestimmungen betreffe Wahrnehmung gemacht, daß es seitens der Bahnverwa

unterlassen wird, den Termin anzugeben, bis zu welchem die betreffenden Begünstigungen in Kraft bleiben sollen.

Dadurch wird der Generalinspection eine genaue Evidenzhaltung solcher Refactien erschwert, ja unmöglich gemacht.

Die Verwaltung wird daher eingeladen, künftighin in den bezüglichen Eingaben ebenso, wie es bei den im Sinne der Handelsministerial-Verordnung vom 12. März 1879, RGB. Nr. 38, zu publicirenden Begünstigungen im §. 2 sub 5 vorgeschrieben ist, stets auch die Dauer der Begünstigung anzuführen, welche grundsätzlich im Allgemeinen Ein Jahr nicht überschreiten soll, und die allfällige Zurückziehung derselben gleichfalls der Generalinspection zur Kenntniß zu bringen.

Hiebei wird noch bemerkt, daß die in den bisherigen dießbezüglichen Erlässen der Generalinspection öfters zugestandene Enthebung von der Publication „bis auf Weiteres“ oder „vorläufig“ keineswegs so aufzufassen ist, als ob dadurch eine Erstreckung über die Dauer Eines Jahres ausgesprochen werden sollte. (HM. 13. Juli 1882, Z. 22677, CB. 1882 : 85.)

Die vereinbarten Modalitäten über den einheitlichen Vorgang bei der Anmeldung für publicirte Tarifbegünstigungen erhalten hiemit die Genehmigung.

Darnach ist künftighin für Tarifbegünstigungen, welche im Rückvergütungswege gewährt werden, eine Anmeldung seitens der Parteien nicht erforderlich. Hingegen haben die Bahnverwaltungen den Termin, bis zu welchem die Frachtdocumente, welche als Grundlage für die Liquidation der Refactien bedungen werden, vorzulegen sind, in dem betreffenden Refactiezugeständnisse zu publiciren.

Ebenso wird bei Cartirungssätzen, soferne ein Minimalquantum nicht bedungen ist, von der Anmeldung gänzlich abgesehen. Falls jedoch bei derartigen Zugeständnissen im Cartirungswege wegen bedungener Minimalquantitäten der Erlag einer Caution gefordert wird, soll diese Bedingung ebenfalls publicirt, und in der Publication eine Zeit angegeben werden, bis zu welcher die Caution bei der Verwaltung erlegt sein muß. Dieser Termin ist auf acht Tage vor Beginn der Transporte fixirt, damit die Stationsorgane jeweilig noch rechtzeitig wegen Anmeldung der Cartirungssätze verständigt werden können. (HM. 13. December 1882, Z. 39649, CB. 1882 : 145.)

Um bezüglich der Bemessung der Giltigkeitsdauer und des Vorgehens bei Außerkraftsetzung der im Publicationswege zur Einführung gelangenden Frachtbegünstigungen ein einheitliches Verfahren der Bahnverwaltungen herbeizuführen und den auf solchen Begünstigungen beruhenden Berechnungen der Geschäftswelt eine möglichst sichere Grundlage zu bieten, wird in Ergänzung der Verordnungen vom 12. März 1879, RGB. Nr. 38 und vom 31. December 1879, RGBl. Nr. 3 ex 1880, Nachstehendes verfügt:

§. 1. Frachtbegünstigungen mit der Bedingung eines aufzuliefernden Minimalquantums sind stets mit einer im voraus zu bestimmenden Giltigkeitsdauer, daher mit Ausschluß des Zusatzes „bis auf Widerruf“ oder „bis auf Weiteres“ zu publiciren.

Der solcher Art festgesetzte Auflieferungstermin darf keinesfalls verkürzt werden, und ist auch eine rückwirkende Verlängerung desselben nur in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen auf Grund einer jedesmal einzuholenden Genehmigung der competenten Aufsichtsbehörde zulässig.

§. 2. *Frachtbegünstigungen* ohne Bedingung eines Minimalquantums *sind stets „bis auf Widerruf“* oder „bis auf Weiteres“ und in der Regel

mit dem Maximal-Giltigkeitstermine bis zum Schlusse des je
den Kalenderjahres zu publiciren.*)

Mit Rücksicht auf die Verhältnisse einzelner Handels- u
zweige kann jedoch die Giltigkeitsdauer der Begünstigung i
deren Einräumung für die Dauer der Geschäftscampagne
unabhängig von dem Kalenderjahre auf die Dauer der erwähn
festgesetzt werden.

Ebenso ist es bei Schiffsconcurrenzen zulässig, die Gilti
günstigungen für die Dauer der jeweiligen Schifffahrtssaison

§. 3. Sollen die „bis auf Widerruf" oder „bis auf
Einführung gelangten Frachtsätze vor Ablauf des Maxim
termines außer Wirksamkeit gesetzt werden, so ist diese Au
in allen Fällen vorher vorschriftsmäßig, d. i. mindestens
früher, zu veröffentlichen.

§. 4. Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tag
machung in Wirksamkeit.

Der k. ungarische Communicationsminister, mit wel
das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft unter einem di
ordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen
15. Mai 1886, RGB. Nr. 73.)

---

*) Von der im §. 2, ersten Absatz, der Verordnung vom
enthaltenen Anordnung, wonach Frachtbegünstigungen ohn
eines Minimalquantums stets „bis auf Widerruf" oder „bis
und in der Regel mit dem Maximal-Giltigkeitstermine bis
des jeweilig laufenden Kalenderjahres zu publiciren sind, w
bereits im obigen §. 2, zweiter und dritter Absatz, vorge
nahmen noch eine weitere Ausnahme zugelassen, dahin gehen
der Zeit zwischen 1. October und 31. December eines Jah
dingung eines Minimalquantums in Wirksamkeit tretenden F
gungen mit der Giltigkeit bis zu Ende des nächsten Kalen
Veröffentlichung gelangen dürfen. (HM. 10. Dec. 1886, RG

Zwölfter Abschnitt.

Zollverfahren im Eisenbahnverkehre.

Vorschrift über das Zollverfahren für den Verkehr auf den die Zolllinie berührenden österreichischen Eisenbahnen.

(Erl. d. Fin.=Min. v. 18. Sept. 1857, Z. 34145/674, RGB. Nr. 175.)

A. Allgemeine Bestimmungen.

a. Eisenbahnen als Zollstraßen.

§. 1. Jene Eisenbahnen, welche die Zolllinie überschreiten, werden für den Bahnbetrieb als Zollstraßen erklärt.

b. Bedingte Gestattung des Nachttransportes.

§. 2. Gegen Beobachtung der in dieser Vorschrift vorgezeichneten Bestimmungen findet das Verbot des Nachttransportes (§§. 32 und 335 der Zoll= und Staatsmonopolsordnung) auf den regelmäßigen oder voraus angemeldeten Eisenbahntransport keine Anwendung.

c. Gestattung des Ansageverfahrens.

§. 3. Unter denselben Bedingungen wird gestattet, daß Sendungen von Waaren und anderen Gegenständen bei dem Zollamte an der Grenze bloß dem Ansageverfahren unterzogen und dadurch, sofern eine Umladung nicht stattfindet, ohne Stellung zu einem Zwischenamte im Eintritte an ein *mit dem erforderlichen* Befugnisse versehenes Zollamt des an

der Eisenbahn gelegenen Bestimmungsortes zur Vornahme des Zollverfahrens angewiesen, in der Ausfuhr aber, nachdem vor der Verladung das Austritts- oder Durchgangs-Zollverfahren bei dem Zollamte des Abfahrtsortes gepflogen worden ist, als ausgetreten bestätigt werden, sofern nämlich bei Ausfuhrgütern die Austrittsbestätigung erforderlich ist.

d. Besondere Einrichtung der Frachtwagen.

aa. Absperrung durch Schlösser.

§. 4. Für den Waaren- und Effectentransport, welcher bei Ueberschreitung der Zolllinie nach vorstehenden Bestimmungen (§. 3) behandelt werden soll, dürfen in der Regel nur solche Frachtwagen verwendet werden, deren Ladungsräume durch Schlösser leicht und sicher, d. h. in der Art abgesperrt werden können, daß die Hinwegnahme oder der Austausch der unter Verschluß des Ladungsraumes gelegten Waaren ohne Anwendung von Gewalt und ohne Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht bewerkstelligt werden kann.

bb. Andere Verschlußmittel.

Wenn jedoch die Fracht aus Gegenständen besteht, deren Umfang die Verladung in den von festen Wänden umschlossenen Ladungsräumen nicht gestattet, so muß durch Decken, Verschlußleinen, Ketten oder eiserne Stangen die leichte Anlegung eines sicheren zollämtlichen Verschlusses gehörig vorbereitet sein.

Weder in den Frachtwagen noch in den Locomotiven und den dazu gehörigen Tendern dürfen sich geheime oder schwer zu entdeckende, zur Aufnahme von Gütern oder Effecten geeignete Räume befinden.

cc. Unbedeckte Frachtwagen.

Für den Transport von Gegenständen, deren Menge für die Zollbehandlung nach der Anzahl der Zugthiere oder nach dem Tragvermögen des Transportmittels bemessen zu werden pflegt, dürfen mit Bewilligung der Finanzlandesdirection auch unbedeckte Frachtwagen verwendet werden, welche nebst den übrigen Bezeichnungen mit der Angabe ihres amtlich constatirten Tragevermögens versehen sein müssen.

In den Personenwagen dürfen außer den gewöhnlichen Seitentaschen, Räume zur Aufbewahrung von Gütern und Effecten überhaupt nicht vorhanden sein.

Bezeichnung der Frachtwagen und ihrer gesonderten Abtheilungen.

Die Frachtwagen sind mit fortlaufenden Nummern zu en und außerdem, soferne Wagen verschiedener Eisen- n die Zolllinie überschreiten, mit der allenfalls durch nfangsbuchstaben anzudeutenden Benennung jener Eisen- nternehmung, welcher sie angehören, deutlich zu be- en.

Befinden sich in einem Frachtwagen Abtheilungen, welche abgesonderte Ladungsräume bilden, so sind solche Ab- ngen mit Buchstaben nach alphabetischer Reihung zu nen.

Alle diese Bezeichnungen müssen so angebracht sein, daß cht in die Augen fallen.

§. 5. Aufgehoben durch folgende

Instruction für die Zollorgane,

nd die Untersuchung der Lastwagen bezüglich ihrer Eignung zum orte von Zollgütern. (Vdg. d. M. d. Fin. u. d. H. v. 1. Juni 1883, RGB. Nr. 80.)

llgemeines. Die Wagen, welche zum Transporte Zollgütern verwendet werden sollen, müssen leicht und in der Art verschlossen werden können, daß die Hinweg- e oder der Austausch der unter Verschluß des Ladungs- es gelegten Waaren ohne Anwendung von Gewalt und Hinterlassung sichtbarer Spuren nicht bewerkstelligt n kann.

In solchen Wagen dürfen sich auch keine geheimen oder zu entdeckende, zur Aufnahme von Gütern oder Effecten ete Räume befinden.

Behufs Erzielung eines sicheren Verschlusses des Ladungs- s müssen die betreffenden Wagen folgenden Bedingungen echen:

. Wagenkasten. Die Seitenwände, der Fußboden und Dach der für Zollgüter bestimmten Wagen sollen sich in guten Zustande befinden.

Zufällige Beschädigungen der Wagenwände machen in it Zollgut beladenen Wagen nur dann für den Weiter- ort ungeeignet, wenn durch die etwa dabei entstandenen öffnungen ein unbefugter Zugang zu dem Zollgute zu hten steht.

. Abstand der Schubthüren. Der Zwischenraum en den Schubthüren im geschlossenen Zustande und den

Kastentheilen der gedeckten Lastwagen darf höchstens 15 Millimeter betragen, so daß ein Eingriff in das Wageninnere durch diesen Zwischenraum unmöglich erscheint.

3. Verschlußhaken der Schubthüren. Jede Schubthüre der Lastwagen muß mit einem Einfallhaken versehen sein. Der Befestigungsbolzen des Hakens bei Wagen, deren Plombirung vermittelst dieses Verschlußhakens stattfindet, ist an der Thüre mit innenliegender Mutter anzubringen, so daß bei geschlossener Thüre die Abnahme des Hakens nur mit Gewalt durchführbar ist.

Der Kloben, in welchen der Verschlußhaken einfällt, ist an die feste Thürsäule, resp. an den Thüranschlag anzunieten oder ebenfalls mit innenliegender Mutter von außen unzugänglich zu verschrauben.

4. Plombenösen. Die Schubthüren, Flügelthüren, Stirnwandthüren und überhaupt alle in Benützung stehenden Thüren der gedeckten Wagen müssen mit Oesen oder anderen Verschlußstücken (z. B. die unter Punkt 3 erwähnten Verschlußhaken) versehen sein, welche Einziehen, resp. Einhängen von Zollplomben oder Zollschlössern gestatten, so zwar, daß ein Oeffnen dieser Thüren ohne Verletzung des Zollverschlusses nicht möglich ist. Diese Plombenösen oder andere Verschlußstücke müssen mittelst Nieten oder Schrauben, deren Muttern innen liegen, oder die bei geschlossener Thüre unzugänglich sind, an den Wagentheilen befestigt sein.

5. Versicherung der Schubthüren. Das an der dem Thüranschlage entgegengesetzten Seite befindliche Thürband soll mit einer besonderen Versicherung versehen sein, um ein Abheben der Schubthüre von der Laufschiene hintanzuhalten.

Die Versicherung kann bestehen entweder in einem Haken, welcher beim Schließen der Thüre in eine an der Laufschiene festgenietete Oese eingreift, oder in einer Verlängerung des bezüglichen Thürbandes bis unter die Laufschiene oder deren Kopf, oder in der Anordnung eines festgenieteten Winkels oder Bügels an der Laufschiene selbst. Die Laufrollenführungen sollen derart befestigt sein, daß dieselben ohne Anwendung von Gewalt nicht abgenommen werden können.

6. Schubthür-Laufschiene. Die Laufschienen sollen, damit selbe nicht entfernt werden können, an wenigstens zwei ihrer Träger festgenietet sein.

diese Träger selbst sollen mit den festen Kastentheilen
bunden sein, daß bei geschlossenen Wagen die Abnahme
en nur mit Gewalt und Hinterlassung auffallender
n möglich ist.

. Obere Schubthürführung. Die Führung des
Theiles der Schubthüren soll durch entsprechend be-
: Stangen oder Coulissenschienen gesichert sein.

. Gedeckte Lastwagen mit Flügelthüren und
ıwandthüren. Bei den gedeckten Lastwagen mit
thüren (z. B. Bierwagen ꝛc.) und mit Stirnwandthüren,
nützt werden, müssen diese Thüren außer mit der Ver-
vorrichtung und mit von außen nicht abnehmbaren Thür-
:n, mit Plombenösen versehen sein, so daß ein Oeffnen
Thüren ohne Beschädigung des in den Plombenösen
:ingenden Zollverschlusses nicht möglich ist.

.nbenützte Stirnthüren (z. B. Sanitätswagen mit vor-
nder Adaptirung) sind durch Verschalungen, Leisten oder
änder zollsicher geschlossen zu halten.

. Fenster, Schieber und Klappen. Die Fenster,
er und Klappen, welche in den Wänden der Lastwagen,
:dnet sind, müssen von innen mittelst Vorreiber, Riegel-
lhaken ꝛc. in der Weise geschlossen werden können, daß
effnen derselben von außen, ohne Gewalt anzuwenden,
nöglich ist. Die Befestigung von bei diesen Oeffnungen
orhandenen Gittern, resp. Gitterrahmen, muß so durch-
t sein, daß einige der bezüglichen Befestigungsschrauben,
iegende Muttern besitzen.

0. Dachaufsätze. Die bei einigen Wagen vorhandenen
ıfsätze müssen vom Wageninnern aus verschalt oder
t Deckel derart geschlossen sein, daß die Befestigungs-
ben nur von innen zugänglich sind.

1. Lastwagen mit durchbrochenen Wänden. Last-
mit durchbrochenen Wänden (wie Viehtransportwagen,
vagen ꝛc.), welche sonst den vorstehenden Bedingungen
echen, können nur zum Transporte so großer Zollgüter
ıdet werden, für welche aus dem Vorhandensein von
öffnungen keine Gefahr des Abhandenkommens erwächst.

2. Offene Lastwagen. Offene Lastwagen können zum
porte von gewissen Zollgütern dann benützt werden,
dieselben mit solide befestigten Ringen zum Anbinden
ebei in Verwendung gelangenden Schutzplachen und der
venschnüre versehen sind, oder wenn diese Plachen-

befestigungen an anderen, an den Wagen fix angebrachten Bestandtheilen (wie Consolen 2c.) zulässig sind.

Die Schutzplachen müssen von ausreichender Größe und entsprechend solidem Zustande sein.

Allfällige Nähte derselben, selbst bei eingesetzten Theilen, müssen sich an der Innenseite befinden.

Die Verschlußleinen dürfen nicht gestückelt sein.

e. Anzeige des Fahrplanes.

§. 6. Hinsichtlich der die Zolllinie berührenden Fahrten hat die Eisenbahnverwaltung die Fahrordnung (den Fahrplan) den Finanzlandesdirectionen, deren Verwaltungsgebiet von der Bahn berührt wird, schriftlich anzuzeigen, und denselben jede Aenderung wenigstens acht Tage bevor sie in Wirksamkeit tritt, zur Verständigung der Unterbehörden und Aemter gleichfalls schriftlich anzumelden. Sollte die Nothwendigkeit eintreten, daß Wagenzüge, welche noch nicht zollämtlich abgefertigte, über die Zolllinie eingetretene Gegenstände enthalten, zwischen der Grenze und ihrem Bestimmungsorte übernachten, so darf dieses nur in einem über Antrag der Bahnverwaltung von der Finanzlandesdirection bestimmten Bahnhofe geschehen, welche unter gefällsämtliche Ueberwachung gestellt wird.

f. Schleunige Abfertigung der Reiseeffecten und der mit demselben Zuge weiter gehenden Frachtgüter.

§. 7. Die Abfertigung der Reiseeffecten, sowie der ankommenden und mit demselben Zuge unter Ladungsraumverschluß (§. 8) weiter gehenden Frachtgüter mit Einschluß der Eilgüter hat, ohne Rücksicht auf die Bestimmungen des §. 118 der Zoll- und Staatsmonopolsordnung, gleich nach dem Eintreffen des Zuges zu jeder Zeit zu geschehen. Dagegen bleibt in Absicht auf andere mit Eisenbahnzügen eingelangte Gegenstände die Vollziehung des Zollverfahrens auf die mit dem bezogenen Gesetzesparagraphe bestimmte Zeit beschränkt.

g. Raumverschluß der Frachtwagen.

§. 8. Die Verschließung des Ladungsraumes der Wagen und der abgesonderten Wagenabtheilungen findet mit Ausnahme der Fälle, wo der ämtliche Verschluß mittelst Draht-

nüren und Siegelbleien an den dazu vorbereiteten Decken, erschlußleinen, Ketten oder eisernen Stangen angelegt wird, der Regel mittelst besonderer Schlösser statt, welche sammt n erforderlichen Schlüsseln von der Eisenbahnverwaltung izuschaffen sind. Neben diesen Schlössern wird der zoll-ntliche Verschluß mittelst Bleisiegels in der Art angebracht, ß die Drahtschnur durch eine am unteren Theile des zur eckung des Schlüsselloches bestimmten Schiebers und des chlosses selbst befindliche wagrechte Oeffnung gezogen und den zu einem Knoten verbundenen Enden vom Bleisiegel nschlossen werde.

Die Schlüssel zu den zum Verschlusse der Wagen ver-ndeten Schlössern werden unter versiegeltem Umschlage dem llamte des Bestimmungsortes zugesendet.

h. Aemtliche Begleitung.

§. 9. Es wird mittelst besonderer Verfügung bestimmt, eine ämtliche Begleitung der Wagenzüge einzuleiten ist. ieselbe kann stattfinden:

a) für den Zug vom Eintrittsamte bis zum Bestimmungs-orte oder bis zu einem Amte im Zuge zu demselben, oder

b) dort, wo das Eintrittszollamt weder unmittelbar an der Zolllinie noch in der Art gelegen ist, daß von demselben aus die Bahnstrecke von der Zolllinie bis zum Amte genau beobachtet werden kann, für diese Strecke.

In dem ersteren Falle hat das Zollamt des Abfahrts-tes den mit der Begleitung beauftragten Angestellten der inanzwache die unter Siegel gelegten Schlüssel zu übergeben.

Den Begleitern muß ein Sitzplatz auf einem der Wagen ch ihrer Wahl und bei der Rückkehr, insoferne bei dieser n Wagentransport nicht zu überwachen wäre, ein Platz in nem Personenwagen der zweiten Classe unentgeltlich ein-räumt werden. Sollten oben auf den Wagen (auf deren ecke) keine Sitze vorhanden sein, so ist jedenfalls den Be-eitern ein solcher Platz anzuweisen, daß sie den ganzen Zug überschauen vermögen.

Findet eine ämtliche Begleitung nicht statt, so hat der ugführer *gegen Empfangs*bestätigung die unter Amtssiegel

gelegten Schlüssel zu übernehmen und ist für die mit unverletztem Siegel zu bewerkstelligende Ablieferung derselben, die ihm bescheinigt wird, verantwortlich.*)

i. Befugnisse der Controlbeamten.

§. 10. Jene Abgeordneten der leitenden Finanzbehörden und jene Beamten der Wachanstalt, welche mit der Controle des Verkehres auf der Eisenbahn und der die Abfertigung desselben bewirkenden Zollämter besonders beauftragt werden, und sich darüber gegen die Angestellten der Eisenbahn durch eine von der Finanzlandesdirection ausgestellte, den Namen und die Diensteigenschaft des damit betheilten Beamten angebende Legitimationsurkunde ausweisen, sind befugt, zum Zwecke dienstlicher Revisionen und Nachforschungen die Wagenzüge während des vorgeschriebenen Aufenthaltes an den Stationsplätzen und soweit es thunlich ist, auch während der Fahrt zu untersuchen.

Die anwesenden Angestellten der Eisenbahnen sind in solchen Fällen verpflichtet, dem Ersuchen der Finanzbeamten um Auskünfte und Hilfeleistung bereitwillig zu entsprechen.

Jeder Inhaber einer Legitimationsurkunde der erwähnten Art muß innerhalb der in dieser Urkunde bezeichneten Eisenbahnstrecke in einem Personenwagen zweiter Classe, bei Lastzügen aber im Conducteurwagen unentgeltlich hin und her befördert werden.

Ich finde mich einvernehmlich mit dem Finanzministerium veranlaßt, die Bestimmung des hierortigen Erlasses vom 30. September 1876, Z. 24461, wonach die Freifahrtscertificate für die zur Revision zollämtlicher Güter auf Lastzügen mitfahrenden Finanzorgane auf die Benützung der Bremsplateaux und Dachsitze auszustellen sind, dahin abzuändern, daß in Hinkunft solche Freifahrtscertificate wieder, wie früher, in Gemäßheit des §. 10 der Verordnung vom 18. September 1857, RGB. Nr. 175, auf die Benützung des Conducteurwagens zu lauten haben.

---

*) Die geehrte Verwaltung wird aufgefordert, in jenen Fällen, in welchen seitens der Finanzbehörden die amtliche Begleitung der Eisenbahnzüge auf Grund des §. 9 der Vdg. der Min. der Finanzen und des Handels vom 18. October 1857, RGB. Nr. 175, angeordnet wird, hinsichtlich der Anweisung der Plätze für die Begleiter auf Dachsitzen im Sinne der Bestimmung dieses Paragraphen vorzugehen.

Die dementsprechende Abänderung der betreffenden Punkte der Grundzüge der Verkehrsvorschriften für die obgenannten beiden Bahnkategorien wird bei sich ergebendem Anlasse vorgenommen werden. (HM. 30. Juni 87, Z. 9788.)

Dieser Anordnung entsprechend finde ich auch die Bestimmung des
t. 15 Punkt 86, ad 5, der mit hierortiger Verordnung vom 18. Octo-
: 1876, Nr. 30084, genehmigten „Grundzüge der Vorschriften für den
rkehrsdienst auf Eisenbahnen", dahin lautend: „ad 5: den zur Beglei-
ng oder Revision zollämtlicher Güter bestimmten Finanzorganen steht es
i, sich einen beliebigen Platz auf einem unbesetzten Bremsplateau oder
ichsitze zu wählen, damit sie den Zug nach Bedarf übersehen können",
gendermaßen zu ändern:

„ad 5) Die zur Begleitung oder Revision zollämtlicher Güter bei Lastzügen bestimmten Finanzorgane haben im Conducteurwagen Platz zu nehmen." (HM. 11. Mai 1878, Z. 35386 ex 1877, CB. 1878 : 58.)

Inwiefern die Eisenbahnstationsplätze der ge-
llsämtlichen Aufsicht (Controle) unterliegen.

§. 11. Die auf den Stationsplätzen der Eisenbahnlinien, welchen Güter und Effecten, die einer Zoll- oder Con-amtshandlung unterliegen, transportirt werden, vorhan-n Räume und dem Bahnbetriebe gewidmeten Gebäude der gefällsämtlichen Controle unterworfen, daher auf die-en die Bestimmungen der §§. 271, 272 u. s. f. der Zoll-Staatsmonopolsordnung über Durchsuchungen Anwen-g finden.

Der Eintritt von Waaren und Effecten auf der
enbahn über die Grenze hat in der Regel nur
in verschlossenen Frachtwagen stattzufinden.

§. 12. Sollen die aus dem Auslande oder einem Zoll-schlusse auf der Eisenbahn über die Zolllinie eingehenden chtgüter und Reiseeffecten mit Anwendung des unter §. 3 -standenen erleichterten Zollverfahrens weiter befördert den, so müssen dieselben schon im Auslande oder in dem ausschlusse in vorschriftsmäßig zur Anlegung des Raum-chlusses nach §. 4 eingerichteten Frachtwagen verladen den.

Bei Ueberschreitung der Grenze dürfen sich in den Per-enwagen nur solche und zwar **nicht** zollpflichtige Kleinig-en befinden, welche der Reisende in der Hand oder sonst verpackt unter eigener Obhut bei sich führt.

Auf den Locomotiven und den dazu gehörigen Tendern fen nur solche Gegenstände vorhanden sein, welche die An-ellten oder Arbeiter der Eisenbahnverwaltung auf der rt selbst zu *persönlichem* Gebrauche oder zu dienstlichen *cken nöthig haben.*

Waaren und Effecten, welche sich anderswo als in den vorschriftsmäßig eingerichteten Frachtwagen vorfinden, werden als Gegenstände einer versuchten Gefällsverkürzung behandelt.

Ausnahmen.

aa. Reisewagen.

Eine Ausnahme hievon findet hinsichtlich der auf der Eisenbahn beförderten Reisewagen der mit demselben Zuge ankommenden Reisenden in der Art statt, daß diese Reisewagen mit dem darauf befindlichen Gepäcke eingehen dürfen.

bb. Verschlossene von Außen an den Personenwagen angebrachte Behälter.

Auch darf über Ansuchen der Eisenbahnunternehmung von der Finanzlandesdirection gestattet werden, daß für Fälle, wo die Menge der abgesondert zu ladenden Waaren oder Effecten zu gering wäre, um einen Frachtwagen dafür zu verwenden, zur Anlegung des Raumverschlusses eingerichtete, an der Außenseite der Personenwagen anzubringende Behälter dafür benützt werden, auf welche in Absicht auf die Numerirung, Prüfung, Bezeichnung, Vormerkung u. s. w. die Bestimmungen der §§. 4, 5 und 8 Anwendung finden.

m. Abgesonderte Verpackung der Waaren und Reiseeffecten.

§. 13. In den Frachtwagen müssen die Waaren und Reiseeffecten sowohl nach dieser Eigenschaft als nach den Bestimmungsorten, wo sie dem Zollverfahren unterzogen werden sollen, abgesondert verpackt werden. Ist die Menge der Waaren und Reiseeffecten, welche nach einem und demselben Bestimmungsorte abgehen, so gering, daß für beide zusammen Ein Wagen hinreicht, so darf deren Verladung in einem Wagen stattfinden, wenn derselbe mit von einander geschiedenen besonders verschließbaren Abtheilungen versehen ist.

Unter derselben Bedingung der Verladung in gesondert verschließbaren Abtheilungen dürfen auch Waaren, dann Reiseeffecten verschiedener Bestimmungsorte in Einem und demselben Wagen aufgenommen werden.

n. Ordnung der Wagen.

§. 14. Die einen und denselben Zug bildenden Wagen sollen, sofern es thunlich ist, so geordnet werden, daß
a) sämmtliche vom Auslande oder einem Zollausschlusse eingehende Frachtwagen ohne Unterbrechung durch andere Wagen hintereinander folgen und
b) die bei den Zollämtern an der Grenze oder im Innern des Landes zurückbleibenden Frachtwagen von dem Zuge leicht getrennt werden können.

o. Abschließung und Ueberwachung jenes Bahnhofraumes, wo der aus dem Auslande eingelangte Wagenzug anhält.

§. 15. Sobald ein Wagenzug auf dem Bahnhofe des Grenzzollamtes angekommen ist, soll jener Theil des Bahnhofes, wo der Zug anhält, für den Zutritt anderer Personen als der des Dienstes wegen anwesenden Beamten und Angestellten der Staatsbehörden und der Eisenbahn abgeschlossen und der für die mitgekommenen Reisenden bestimmte Ausgang aus diesem Raume unter gefällsämtliche Aufsicht gestellt werden. Die Zulassung anderer Personen in den abgeschlossenen Raum darf erst nach Beendigung der Amtshandlung des Zollamtes stattfinden.

p. Bei welchem Amte die zur Vornahme des Zollverfahrens erforderliche besondere Bewilligung beizubringen ist.

§. 16. In jenen Fällen, wo zur Vornahme des Zollverfahrens eine besondere Bewilligung erforderlich ist (§. 19 der Zoll- und Staatsmonopolsordnung), soll dieselbe bei jenem Zollamte eingebracht werden, von welchem das Zollverfahren gepflogen wird. Gegenstände, deren Ein-, Aus- oder Durchfuhr einem unbedingten Verbote unterliegen, dürfen auch nicht auf der Eisenbahn ein- oder ausgeführt werden.

q. Bezeichnung der Aemter, zwischen welchen die Anweisung mittelst Ansagescheines stattfindet.

§. 17. Zwischen welchen Zollämtern die Anweisung der aus dem Auslande oder einem Zollausschlusse einlangenden, *oder aus dem Zollgebiete* auszuführenden Güter mittelst des

in §. 3 zugestandenen abgekürzten Verfahrens (mit bloßen Ansagescheinen) stattfindet, ist gegenwärtig durch die, gegenwärtiger Vorschrift vorangehende Verordnung festgesetzt worden, und wird in der Folge für jede die Zolllinie neu überschreitende Eisenbahn besonders bestimmt werden.

r. Ladungslisten und Hauptübersicht. Ladungslisten. Formular A. Hauptübersicht. Formular B.

§. 18. Ueber die für jede Abfertigungsstation bestimmten Waaren und Reiseeffecten sind gesonderte Ladungslisten nach dem Formular A, und wenn Waaren für zwei oder mehrere Abfertigungsstationen mit demselben Zuge befördert werden, eine Hauptübersicht nach dem Formular B auszufertigen.

Die Ladungslisten haben zu enthalten: die fortlaufenden Nummern der Waarenerklärungen, die Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummern, dann das Gewicht und den in der Waarenerklärung angegebenen Inhalt der Collien, den Namen des Empfängers, die Anzahl, Marken und Nummern der Frachtwagen, die Angabe der zur Ladung gehörigen Papiere, als: die Anzahl und Nummern der ämtlichen Ausfertigungen mit Angabe des Zollamtes, welches dieselben ausstellte, dann der Frachtbriefe u. s. w., endlich die Anzahl der an die Wagen und Wagenabtheilungen angelegten Schlösser und Bleisiegel. Ueber die Effecten der Reisenden, welche in eigenen Packwagen, aber gleichzeitig mit den Reisenden befördert werden, sind Ladungslisten, jedoch summarisch nach der Collienzahl zu verfassen.

Die Angabe der Waarengattungen und die Ausfüllung der Rubriken 4 und 5 der Ladungsliste darf unterbleiben, wenn über die Waare bereits eine deren Gattung und Menge angebende Ausfertigung eines österreichischen Zollamtes vorhanden ist. In diesem Falle wird unter Rubrik Nr. 10 die Gattung und Nummer der ämtlichen Ausfertigung mit dem Namen des Amtes berufen, die Zahl der dazu gehörenden Collien aber und deren Gesammtgewicht bloß summarisch angesetzt. Unter der Rubrik Nr. 7 braucht dann bloß die allgemeine Bezeichnung „Waaren“ angesetzt zu werden.

Der Inhalt der Hauptübersicht ergibt sich aus dem Formular B.

B. Besondere Bestimmungen.

I. Für den Eintritt über die Zolllinie.

Verfahren des Eintrittsamtes, wenn es an der ortsetzung einer Bahn gelegen ist. Uebergabe der Ladungslisten an das Eintrittsamt,

aa. in dreifacher Ausfertigung.

§. 19. Unmittelbar nach dem Einlangen des Wagenges bei dem Eintrittsamte, oder falls mit demselben das sländische Austrittsamt zusammen gelegt ist, nach geschehener ifertigung von Seite des letzteren, hat der Bestellte der senbahn (der Zugführer) die Ladungslisten in dreifacher ısfertigung sammt den dazu gehörenden Waarenerklärungen, achtbriefen u. s. w. und in dem unter §. 18 erwähnten lle die Hauptübersicht (diese nur in einfacher Ausfertigung) n Eintrittsamte zu überreichen.

Das dritte Pare der Ladungslisten ist dazu bestimmt, ch geschehener Stellung der Waare zu dem Zollamte, an lches dieselben mittelst Ansagescheines angewiesen wurden, ch beigefügter Bestätigung von dem Zollamte der Eisenhnverwaltung ausgefolgt zu werden (§§. 27 und 39 lit. b). erden die Ladungslisten nur in zweifacher Ausfertigung erreicht, so unterbleibt die Zurückstellung eines Pare.

Wird der Wagenzug von der Grenze bis zum Eintrittsıte ämtlich begleitet, so ist diese Hauptübersicht den Begleiıden schon an der Grenze zu übergeben.

bb. in einfacher Ausfertigung.

§. 20. Ueber jene Waaren und Effecten, welche beim ntrittsamte oder auf einer weiter landeinwärts gelegenen ation, wo sich aber kein Zollamt befindet, die Eisenbahn rlassen und die folglich beim Eintrittsamte vollständig zollıtlich abgefertigt werden sollen, braucht die Ladungsliste nur einfacher Ausfertigung überreicht zu werden.

Verfahren des Eintrittszollamtes, wenn sich dasselbe am Anfang einer Bahn befindet.

§. 21. Werden an einem Grenzpunkte, wo eine Eisenıhn anfängt (also nicht als die Fortsetzung einer fremden *isenbahn sich darstellt),* zu einem Zollamte Güter behufs der

Versendung in das Zollgebiet oder durch dasselbe auf die Eisenbahn gebracht, so ist zu unterscheiden, ob

a) dieselben vor der Uebergabe an die Eisenbahn dem ihrer Bestimmung entsprechenden Zollverfahren vollständig unterzogen, folglich verzollt oder mittelst Begleitscheines angewiesen und im letzteren Falle, soweit dieß nach den bestehenden Vorschriften erforderlich ist, unter Collienverschluß gelegt worden sind, oder ob

b) das im §. 3 zugestandene abgekürzte Verfahren in Anwendung kommen soll.

Zu a. Im ersteren Falle bedarf es nicht der Verladung solcher Güter in Coulissenwagen unter Ladungsraumverschluß.

Zu b. Sollen aber solche Güter, sofern dieß nach den besonderen, für die betreffende Eisenbahn erflossenen Bestimmungen gestattet ist, mittelst bloßen Ansagescheines an ein Zollamt im inneren Zollgebiete zur schließlichen Abfertigung angewiesen werden, so sind dieselben vor der Verladung auf die Eisenbahnwagen mit der vorgeschriebenen zweifach ausgefertigten Waarenerklärung zu dem Zollamte zu stellen, welches die äußere Besichtigung der Collien vornimmt, sich dadurch von ihrer Uebereinstimmung in Bezug auf Beschaffenheit, Anzahl und Zeichen mit den Angaben der Erklärung überzeugt, und daß dies geschehen, auf beiden Exemplaren der Erklärung bestätigt. Eine Abwiegung oder die innere Untersuchung geschlossener Collien ist in der Regel nicht vorzunehmen, wenn nicht der dringende Verdacht einer unrichtigen Angabe und eines beabsichtigten Unterschleifes obwaltet. Von der Richtigkeit der Gewichtsangabe kann sich im Einvernehmen mit der Eisenbahnverwaltung bei Gelegenheit der Gewichtserhebung zum Behufe der Bemessung der Frachtgebühr Ueberzeugung verschafft werden, wobei das von der Eisenbahnverwaltung etwa ermittelte Wiener Gewicht durch Anwendung der dem Zolltarife beigefügten Tabelle I, b auf Zollgewicht zu reduciren ist. Auch das Reisegepäck ist auf ähnliche Weise vor der Verladung zum Zollamte zu besichtigen; doch wird hier in der Regel von der Eisenbahnverwaltung selbst auf die vorhergängige Revision des Reisegepäckes und Verzollung der darunter befindlichen Gegenstände gedrungen werden.

Die Ausfertigung des Ansagescheines findet erst auf Grund der nach, unter zollämtlicher Aufsicht geschehenen Verladung von der Eisenbahnverwaltung verfaßten Ladungslisten statt, welche in dreifacher Ausfertigung (§. 19) zu überreichen sind.

c. Verfahren des Eintrittsamtes nach Uebernahme der Ladungslisten.

§. 22. Nach Uebernahme der Ladungslisten überzeugt h das Zollamt, und zwar, wenn mit demselben das ausndische Austrittsamt zusammengelegt ist, im Einvernehmen it diesem von der Beobachtung der Bestimmungen des §. 4 ırch Revision der Locomotive, Tender und Personenwagen, n der Uebereinstimmung der Hauptübersicht B mit den ıdungslisten A, sowie dieser mit den ihnen beigeschlossenen rkunden und mit den Nummern u. s. w. der Wagen.

Ist der Wagenzug aus dem Auslande unter Ladungsumverschluß angelangt, so hat das Amt auch von der Unrletztheit dieses Verschlusses sich zu überzeugen.

Nach Vollziehung dieser Prüfung schreitet das Amt (im alle der Zusammenlegung mit dem ausländischen Austrittsnte nach vollzogener Amtshandlung des Letzteren) zur Angung des Verschlusses der Ladungsräume nach §. 8. Der ı Gegenstände, welche auf offenen Wagen unter Verschlußcken u. s. w. aus dem Auslande einlangten, von der ausndischen Zollbehörde angelegte ämtliche Verschluß ist, sorne derselbe nicht von dem ausländischen Austrittsamte abnommen wurde, zu besichtigen und wenn dieser Verschluß ıverletzt und genügend befunden wird, ungeändert zu bessen und in der Ladungsliste anzumerken.

d. Ausfertigung des Ansagescheines.

§. 23. Hierauf fertiget das Zollamt für jeden einzelnen estimmungsort (Wien, Brünn, Pest u. s. w.) einen Angeschein (Muster 4 und 15 des Amtsunterrichtes vom ahre 1853) aus, schließt ein Exemplar der Ladungsliste dem nsagescheinregister bei und übergibt den oder die Schlüssel ım Wagenverschlusse, dann den Ansageschein, dessen Nummer nd Datum auf jedem Exemplare der Ladungsliste ersichtlich ı machen ist, mit einem Exemplare der Ladungsliste sammt n dazu gehörigen Urkunden unter versiegeltem, an das ollamt des Bestimmungsortes adressirten Umschlage oder ı der dazu bestimmten versperrten Tasche, das dritte Exemlar der Ladungsliste aber, wenn ein solches überreicht wurde . 19), offen der Begleitungsmannschaft oder, wenn der agenzug ohne ämtliche Begleitung entlassen wird, dem ugführer. Die Hauptübersicht ist mit dem ersten Ladungsheine dem Ansagescheinregister beizuschließen.

e. Schleunige Abfertigung.

§. 24. Die Abfertigung der unter Raumverschluß mittelst Ansagescheines an ein anderes Amt anzuweisenden Waaren und Reiseeffecten hat nach §. 7 mit solcher Beschleunigung zu geschehen, daß der Zug nicht über die im Fahrplane bestimmte Zeit aufgehalten werde.

f. Fahrpostsendungen.

§. 25. Fahrpostsendungen sind nach den bestehenden Anordnungen der Erlässe vom 15. October 1850, Z. 30641 bis 1724, und vom 27. Juli 1853, Z. 448 — I. N. C., zu behandeln.

g. Verfahren des Zollamtes am Bestimmungsorte.

§. 26. Unmittelbar nachdem der Wagenzug in dem Bahnhofe des Bestimmungsortes zum Stillstehen gebracht worden ist, übergibt der mit der ämtlichen Begleitung oder mit deren Leitung beauftragte Angestellte oder der Zugführer (§. 23) dem Zollamte oder der im Bahnhofe befindlichen Abtheilung desselben sowohl die unter Siegel gelegten (oder in einer versperrten Tasche befindlichen) Papiere sammt Schlüsseln, als die offen übernommene Ladungsliste.

aa. Schleunige Abfertigung der gebührenfreien Reiseeffecten.

Das Zollamt überzeugt sich von der Unverletztheit des Raumverschlusses an den Frachtwagen und von der Uebereinstimmung der letzteren mit dem Ansagescheine sammt Ladungslisten, endlich von dem Vorhandensein der in diesen letzteren als beigeschlossen bezeichneten Urkunden, schreitet dann vor Allem zur Eröffnung des Wagens, in welchem die Reiseeffecten geladen sind, und stellt diese, wenn bei deren Untersuchung Gegenstände, welche einer Gebührenentrichtung unterliegen, nicht vorgefunden werden, zur Verfügung der Eisenbahnverwaltung.

bb. Behandlung der übrigen Frachtgegenstände.

§. 27. Langt der Wagenzug zur Nachtzeit an, so bleiben die übrigen Frachtwagen ohne Eröffnung des Raumverschlusses einstweilen unter ämtliche Aufsicht gestellt, bis mit Rücksicht auf den §. 118 der Zoll- und Staatsmonopolsordnung, dann §. 7 der gegenwärtigen Vorschrift die weitere

ıtshandlung stattfinden kann, wo dann das Zollamt die
ıgen öffnet, sich von der Uebereinstimmung der Ladung
Absicht auf die Menge und äußere Beschaffenheit der
llien mit der Ladungsliste überzeugt, auf der Rückseite des
sagescheines den Tag und die Stunde des Eintreffens
tätigt, die Nachweisung der weitereu Verbuchung (die fort-
ıfende Zahl des Erklärungsregisters oder des neuen An-
;escheinregisters) beifügt und dann den eingelangten An-
escheín dem Amte, welches denselben ausstellte, zurück-
det.

Die Waarencollien werden unter Beiziehung des dazu
timmten Angestellten der Eisenbahn unter ämtlichen Ver-
luß gelegt und auf Grundlage der mit den Frachtbriefen u. s. w.
egten Ladungsliste in die ämtlichen Magazine aufgenommen,
3 zweite Exemplar der Ladungsliste aber, wenn ein solches
t dem Ansagescheine einlangte (§§. 19 und 23), wird, mit
: Uebernahmsbestätigung des Zollamtes versehen, der Eisen-
ınverwaltung ausgefolgt.

Durch diese Uebernahmsbestätigung übernimmt jedoch der
aatsschatz nach §. 234 der Zoll- und Staatsmonopols-
ınung, nur für die Zahl der Päcke oder Behältnisse, keines-
gs aber für die angegebene Gattung, Beschaffenheit und
enge der Waaren oder Effecten eine Haftung.

Die mit den Eisenbahnzügen eingelangten Waaren sind,
erne der Fall ihrer Verbuchung im Niederlagsregister ein-
tt, in diesem Register eigens als solche mit Berufung auf
: Ladungsliste ersichtlich zu machen.

Sind die Niederlagen des Zollamtes von dem Bahnhofe
tfernt, ohne mit diesem durch eine Schienenbahn in Ver-
ıdung zu stehen, so geschieht die Fortschaffung der von
ı Eisenbahnwagen abgeladenen Waarencollien vom Bahn-
fe zum Zollamte unter fortwährender Aufsicht der Organe,
vohl der Finanzbehörde als der Eisenbahnverwaltung, auf
ıgen der Eisenbahnunternehmung mit Raumverschluß gegen
ısstellung eines mit einer neuen nur in Einem Exemplar
szufertigenden Ladungsliste zu belegenden Ansagescheines
n Seite der im Bahnhofe befindlichen Abtheilung des Zoll-
ıtes.

Das letztere stellt die neue Ladungsliste nach beigefügter
:stätigung des Eintreffens und der weiteren Verbuchung an
: Bahnhofabtheilung zurück.

In diesem Falle sind die Waarencollien, wenn nach dem

Erachten der Eisenbahnverwaltung die Anlegung des ämtlichen Collienverschlusses im Bahnhofe selbst mit Rücksicht auf die Raumverhältnisse des letzteren nicht ohne Störung des Bahnbetriebes stattfinden könnte, erst nach ihrem Einlangen auf dem Amtsplatze des Hauptzollamtes der Anlegung der ämtlichen Bleisiegel zu unterziehen. Wenn das Amt in großer Nähe des Bahnhofes sich befindet, kann mit Bewilligung des Finanzministeriums von der Ausstellung neuer Ladungslisten Umgang genommen werden.

Es wird gestattet, daß von der im zweiten Absatze des §. 27 der Vorschrift über das Zollverfahren für den Verkehr auf den die Zolllinie berührenden österreichischen Eisenbahnen vom 18. September 1857, Z. 34145—671 (VB. Nr. 45, S. 444), lediglich zum Behufe der Einlagerung in die zollämtlichen Magazine angeordneten Anlegung des amtlichen Collienverschlusses an die unter Raumverschluß mittelst Eisenbahnen aus dem Auslande oder aus den Zollausschlüssen einlangenden Waaren abgegangen werde.

Wenn jedoch die Anlegung des zollämtlichen Collienverschlusses an solche Waaren von der Partei, welche darüber zu verfügen hat, gewünscht wird, so hat dieselbe zu geschehen. (FM. 21. September 1861, Z. 4670, RGB. Nr. 94.)

cc. Fortsetzung.

§. 28. Das Zollamt hat die auf die vorbezeichnete Art eingelagerten Waaren jenem Verfahren zu unterziehen, welches ihrer aus der vorliegenden oder nachträglich einzubringenden Erklärung entnehmbaren Bestimmung entspricht.

dd. Bedingte Anwendung der für Fahrpostsendungen gestatteten Ausnahme von den allgemeinen Zollvorschriften auf Eisenbahnsendungen.

§. 29. Mit Rücksicht auf die Eigenthümlichkeit des durch die Eisenbahnen vermittelten Waarentransportes wird unter Vorbehalt des Widerrufes im Falle eines Mißbrauches gestattet, daß die unter Beobachtung der Bestimmungen dieser Vorschrift durch Eisenbahnzüge aus dem Auslande oder einem Zollausschlusse eingelangten Waaren und Effecten in Absicht auf die für das Anweisungsverfahren vorgeschriebene Sicherstellung und jene, welche aus dem Auslande einlangen, auch in Absicht auf die Zulässigkeit einer nachträglich einzubringenden Erklärung oder der Verzollung nach dem Ergebnisse der zollämtlichen Untersuchung, auf gleiche Art behandelt werden, wie jene Sendungen, welche durch die Postwagenanstalt einlangen und in der Postwagenkarte gehörig eingetragen erscheinen (§. 136 der Zoll- und Staatsmonopolsordnung und §. 197 des Amtsunterrichtes für die ausübenden Aemter vom

hre 1853). Dagegen soll die Eisenbahnverwaltung ver=
ichtet sein, in jenen Fällen, wo von der Partei, für welche
e Sendung bestimmt ist, nicht längstens binnen drei Mo=
ten vom Tage der ämtlichen Einlagerung dem Zollamte
Annahme der Sendung angezeigt, und die tarifmäßige
klärung, soferne dieselbe nicht schon mit der Waare ein=
angt wäre, beigebracht wird, oder wenn noch vor Verlauf
ser Frist der im §. 168 der Zoll= und Staatsmono=
lsordnung vorgesehene Fall eintritt, auf Verlangen des
llamtes die Sendung unter Ladungsraumverschluß mit
obachtung des für Durchfuhrgüter vorgeschriebenen Ver=
rens unter eigener Haftung ins Ausland zu schaffen und
ı Lagerzins zu entrichten.

Für den Austritt von Ausfuhr= und Durchfuhrwaaren.

a. Zollämtliche Abfertigung der Ausfuhr= und Durchfuhrgüter.

§. 30. Ausfuhr= und Durchfuhrgüter, welche aus dem
ıeren Zollgebiete auf der Eisenbahn über die Zolllinie ins
ıslaud oder in einen Zollausschluß gesendet werden sollen,
ne an der Zolllinie der gewöhnlichen Untersuchung unter=
zen zu werden, sind dem gesetzlichen Zollverfahren schon
. einem an der Eisenbahn gelegenen Zollamte im inneren
llgebiete zu unterziehen.

). Verfahren des Zollamtes im Orte der Versendung.

§. 31. Das Zollamt im Orte der Versendung hat in
ıem solchen Falle die für den Austritt von Ausfuhr= oder
ırchfuhrsendungen vorgeschriebenen Amtshandlungen, also
ch Umständen die äußere Besichtigung und die theilweise
ıere Untersuchung zu pflegen, und die betreffenden Aus=
tigungen und ämtlichen Bestätigungen in der Art vor=
nehmen, wie es die bestehenden Vorschriften für jene Aus=
ttsämter vorzeichnen, vor denen noch ein Ansageposten vor
r Zolllinie aufgestellt ist.

§. 32. Befindet sich das Zollamt nicht im Bahnhofe
bst, so ist die Sendung unter Ladungsraumverschluß
ıd unter *ämtlicher Begleitung* in den Bahnhof zu schaffen.

Im Bahnhofe wird zuerst der ämtliche Verschluß, wenn derselbe noch an einem oder dem anderen Waarenbehältnisse vorhanden wäre, abgenommen, worauf sodann die Waaren unter ämtlicher Aufsicht in die zur Anlegung des Ladungsraumverschlusses eingerichteten Eisenbahnfrachtwagen, und zwar die Durchfuhrwaaren, sowie jene Ausfuhrwaaren, deren Austritt über die Zolllinie erwiesen werden muß, abgesondert von anderen Ausfuhrwaaren verladen und endlich die einzelnen Wagen oder Wagenabtheilungen unter Ladungsraumverschluß gelegt werden.

§. 33. Nach Anlegung dieses Verschlusses weiset das Zollamt auf Grundlage der von der Eisenbahnverwaltung in doppelter Ausfertigung zu übergebenden Ladungsliste, auf welcher die dazu gehörenden zollämtlichen Ausfertigungen (Begleitscheine und Declarationsscheine) zu berufen sind, mittelst Eines Ansagescheines die gesammte Waarensendung an das Zollamt, über welches der Austritt auf der Eisenbahn zu erfolgen hat (Bodenbach, Oderberg, Triest u. s. w.), an, hält jedoch die zu den einzelnen Waarenpartien gehörenden zollämtlichen Ausfertigungen zurück, und übergibt dem Führer des Zuges ein Exemplar der Ladungsliste offen, das andere sammt dem Ansagescheine und dem Schlüssel zum Wagenverschlusse unter versiegeltem Umschlage oder in der dazu bestimmten versperrten Tasche.

c. Verfahren des Zollamtes an der Zolllinie.

§. 34. Das Zollamt an oder in der Nähe der Zolllinie, welchem die Ueberwachung des wirklichen Austrittes obliegt, hat nach dem Einlangen des Zuges den Ansageschein sammt Ladungslisten zu übernehmen, von deren Uebereinstimmung mit der Anzahl und der Bezeichnung der Wagen, dann von der Unverletztheit des Ladungsraumverschlusses des letzteren sich zu überzeugen, diesen Verschluß zu öffnen und wenn ein gegründeter Anlaß zur Untersuchung der Ladung nicht vorhanden ist, dieselbe über die Zolllinie zu entlassen.

Dort, wo das Amt mit dem ausländischen Eintrittsamte zusammengelegt ist, hat die Entlassung über die Zolllinie im Einvernehmen mit dem letzteren zu geschehen und ist daher die Sendung diesem Amte zu übergeben.

Bis dieses geschehen kann, sind Wagen und Ladung unter ämtlicher Aufsicht zu halten. Ist das Grenzaustrittsamt so

elegen, daß von demselben aus die Eisenbahnstrecke bis zur ollinie nicht genau beobachtet werden kann, so hat der Aus-itt unter ämtlicher Begleitung zu geschehen.

§. 35. Das Grenzaustrittsamt hat, und zwar unter eobachtung der etwa in Folge Uebereinkommens mit dem achbarstaate vorgeschriebenen Modalität den wirklich ge-hehenen Austritt auf beiden Exemplaren der Ladungsliste zu estätigen, und ein mit dieser Bestätigung versehenes Exemplar er Ladungsliste, unter Anschluß des Ansagescheines, auf elchem der Zeitpunkt des Eintreffens anzusetzen ist, dem ollamte, welches den Ansageschein ausstellte, zurückzusenden. as zweite Exemplar der bestätigten Ladungsliste ist der Vor-merkung beizuschließen, welche das Amt über die von inner-indigen Zollämtern eingelangten Ansagescheine für den Ver-hr auf Eisenbahnen zu führen hat.

. Schließliches Verfahren des Zollamtes im Orte der Versendung.

§. 36. Das Zollamt, welchem die bestätigte Ladungs-ste und der Ansageschein zukommen, hat beide der bezüg-chen Post seines Ansagescheinregisters beizuschließen, dann auf rund und mit Berufung der Post dieses Registers auf den rückbehaltenen ämtlichen Ausfertigungen (Begleitscheinen der Declarationsscheinen) und Bestätigungen die vorgeschrie-enen Ergänzungen vorzunehmen und erst dann, wenn dieses eschehen, die Bestätigungen über Durchfuhrsendungen, dann ber solche Ausfuhrgüter, deren Austritt von der Partei aus-ewiesen werden muß, auszuhändigen.

I. Für den Ein- und Austritt solcher Durchfuhrsendungen, elche das Zollgebiet in ununterbrochenem Eisenbahntrans-porte durchziehen.

. Gestattung des Ansageverfahrens für Waaren, elche das Zollgebiet in ununterbrochenem Eisen-bahntransporte passiren.

§. 37. Es wird gestattet, Durchfuhrgüter, welche das ollgebiet in ununterbrochenem Eisenbahntransporte durch-ehen, mittelst des bloßen Ansagescheinverfahrens, somit ohne nere zollämtliche Untersuchung beim Ein- und Austritte bzufertigen, wenn folgende Bedingungen vereint erfüllt erden:

b. Bedingungen dieser Gestattung.

aa. Ladungsraumverschluß.

a) Der Transport solcher Durchfuhrgüter hat unter Ladungsraumverschluß in Wagen, welche mit der unter §. 4 vorgeschriebenen Einrichtung versehen sind, und zwar in der Regel ohne Umladung während des Durchzuges zu geschehen.

bb. Abgesonderte Verladung.

b) Solchen Durchfuhrgütern dürfen andere im Zollgebiete verbleibende Waaren in demselben Wagen oder in derselben verschlossenen Wagenabtheilung nicht beigeladen werden.

cc. Erfordernisse der Erklärung.

c) Die in zweifacher Ausfertigung einzubringende Erklärung muß 1. den Inhalt der Sendung wenigstens nach den allgemeinen Benennungen der Tarifsabtheilung (z. B. Baumwollwaaren, Seidenwaaren, kurze Waaren u. s. w.) der Wahrheit gemäß angeben, und 2. die Verbindlichkeit zum Erlage des höchsten, in dem jeweiligen Zolltarife festgesetzten Eingangszolles (also nach dem Tarife vom 5. December 1853 zum Erlage des Betrages von 250 fl. für den Zollcentner) und der hienach zu bemessenden Strafe für den Fall des nicht erwiesenen Wiederaustrittes der in das Zollgebiet eingetretenen Waare ausdrücken.

dd. Haftung der Eisenbahnverwaltungen.

d) Wurde die Erklärung nicht von einer bekannten sicheren Person im Sinne des §. 134 der Zoll- und Staatsmonopolsordnung ausgefertiget, oder ist die, wenn auch von einer sicheren Person ausgefertigte Erklärung mit dem unter lit. c Zahl 2 vorgeschriebenen Erfordernisse nicht versehen, so haften die Eisenbahnverwaltungen, durch deren Vermittelung der Transport durch das Zollgebiet stattfindet, für die Erfüllung der unter lit. c Zahl 2 erwähnten Verbindlichkeit. Diese Haftung trifft zunächst jene Bahnverwaltung, gegen welche der Beweis vorliegt, daß die in ihrer Ladungsliste aufgeführte Waare zur Zeit der Uebergabe an das die Sendung abfertigende Zollamt nicht mehr vorhanden war. Wenn jedoch darüber ein Zweifel obwaltet, auf welcher Bahnstrecke die

Waare in Verstoß gerieth oder unterschlagen wurde, so haften die erwähnten Eisenbahnverwaltungen solidarisch sowohl miteinander als mit dem Aussteller der Erklärung.

. Entrichtung des höchsten Durchfuhrzolles unter Haftung der Eisenbahnverwaltungen.

e) Der Durchfuhrzoll ist, soferne dessen Entrichtung überhaupt stattfindet, mit dem höchsten tarifmäßigen Betrage, somit für Strecken, welche zehn österreichische Meilen überschreiten, dermal nach dem Tarife vom 5. December 1853 mit 15 Kreuzer Conventionsmünze, für den Durchzug aus oder nach dem deutschen Zollvereine aber mit 10 Kreuzer für den Zollcentner und zwar in der Regel bei dem Austrittsamte zu entrichten und es haften für dessen Entrichtung die Eisenbahnverwaltungen wie zu lit. d) solidarisch.

Wird der Durchfuhrzoll sammt Nebengebühr auf ausdrückliches Verlangen des Declaranten oder der Eisenbahnverwaltung beim Eintrittsamte eingehoben, so hat das Amt diese Gebühren im Einnahmeregister mit Berufung auf die betreffende Post des Ansagescheinregisters zu verbuchen, deren Entrichtung mittelst Zollquittung zu bestätigen und auf Einem Exemplare der Erklärung die geschehene Einhebung und Verbuchung ersichtlich zu machen.

Die Durchfuhrzölle und die ihre Stelle vertretenden Ausgangszölle sind mit dem Gesetze vom 17. August 1862, RGB. Nr. 56, aufgehoben worden.

ff. Ueberschrift der Ladungsliste.

f) Die Uebernahme der Verbindlichkeit zu der unter lit. d) und e) erwähnten Haftung wird schon durch die Ueberschrift der betreffenden Ladungsliste ausgedrückt, welche zu lauten hat: Ladungsliste über Waaren, welche zur Durchfuhr durch das österreichische Zollgebiet im ununterbrochenen Eisenbahntransporte mittelst Ansageverfahrens bestimmt sind.

c. Verfahren des Eintrittsamtes.

§. 38. Das Eintrittsamt hat nach den Bestimmungen er §§. 21 lit. b) und rücksichtlich 22 und 23 vorzugehen nd die Durchfuhrwaaren mittelst Ansagescheines an das Aus- ittsamt anzuweisen.

d. Verfahren des Austrittsamtes.

§. 39. Das Austrittsamt hat sich nach den Anordnungen der §§. 34 und 35, jedoch mit folgenden Abweichungen zu benehmen:

a) An das Eintrittsamt oder an das Zwischenamt, von welchem der letzte Ansageschein ausgefertigt wurde, ist nur der von demselben ausgestellte Ansageschein mit der Bestätigung des Austrittes und der im Erklärungsregister geschehenen Verbuchung versehen zurückzusenden.

Es ist nämlich die mit dem Ansagescheine zum Austritte eingelangte Ladung von Durchfuhrwaaren bei dem Austrittsamte sogleich in dem Erklärungsregister, und zwar mit Beobachtung des Finanzministerialerlasses vom 11. Nov. 1853, Z. 1049/I. N. C., folglich unter Einer Post des genannten Registers, jedoch mit Unterscheidung der einzelnen Erklärungen durch Beifügung fortlaufender Zahlen zu verbuchen und diese Post mit einem Exemplare der mit der Austrittsbestätigung versehenen Ladungsliste zu belegen. Hinsichtlich des weiteren Verfahrens ist zu unterscheiden:

1. ob die Sendung in der Durchfuhr zollfrei zu behandeln ist, oder der Durchfuhrzoll bereits bezahlt wurde, oder
2. ob ein Durchfuhrzoll einzuheben ist.

1. Da nach §. 22, Z. 24, der Vorerinnerung zum Zolltarife vom 5. December 1853, jene Durchfuhrwaaren, welche über die Seeküste Oesterreichs ein- und in was immer für einer Richtung austreten, vom Durchfuhrzolle, folglich nach §. 26, Z. 2 und 3, auch vom Siegel- und Zettelgelde befreit sind, so ist bezüglich der von Triest im ununterbrochenen Eisenbahntransporte mittelst Ansagescheines über ein an der Eisenbahn gelegenes Grenzamt (dermal Bodenbach, Oderberg, Szczakowa) durchgeführten Waaren durch die Verbuchung der Sendung im Declarationsregister und die Bestätigung des Austrittes das Durchfuhrzollverfahren als geschlossen anzusehen, somit die betreffende Post dieses Registers mit einem Exemplare der Erklärung, auf welchem der Zeitpunkt des geschehenen Austrittes ersichtlich zu machen ist, zu belegen, das zweite, gleichfalls mit der Austrittsbestätigung versehene Exemplar der Erklärung aber ist der Eisenbahnverwaltung, welche die Sendung zum Austritte stellte, auszufolgen. Auf

eiche Art ist zu verfahren, wenn ausnahmsweise der Durch-
ihrzoll sammt Zettelgeld bereits beim Eintrittsamte berich-
get wurde (§. 37 lit. e), es ist jedoch in einem solchen Falle
nes Exemplar der Erklärung dem Declarationsregister bei-
ischließen auf welchem die geschehene Verbuchung dieser Ge-
ihren vom Eintrittsamte ersichtlich gemacht worden ist.

2. Tritt der Fall der Einhebung des Durchfuhrzolles
n, so ist auch das Zettelgeld wie für Begleitscheine, und
var für jede mittelst besonderer Erklärung eingelangte Sen-
ıng, keineswegs aber die Siegelgebühr einzuheben, und mit
erufung auf die betreffende Post des Einnahmeregisters,
nter Beilegung eines mit der Austrittsbestätigung versehenen
xemplares der Erklärung zu verbuchen.

Das zweite mit der Bestätigung des Austrittes und der
schehenen Gebührenentrichtung versehene Exemplar der Er-
ärung (Declarationsschein) ist der Eisenbahnverwaltung, wenn
er die Gebühr unmittelbar von dem Declaranten oder von
ssen Bevollmächtigten, als welcher auch der in der Erklärung
nannte Empfänger der Waare anzusehen ist, entrichtet
urde, diesem auszufolgen.

b) Das mit der Bestätigung des Austrittes versehene zweite Pare der Ladungsliste, wenn ein solches mit dem Ansageschein einlangte (§§. 19 und 23), ist der Eisenbahnverwaltung jedoch erst dann auszufolgen, wenn die für die einzelnen mit besonderen Erklärungen durchgeführten Waarenpartien zu entrichtenden Durchfuhrzoll- und Nebengebühren vollständig berichtiget worden sind.

c) Da die Verbuchung der in ununterbrochenem Eisenbahntransporte mittelst Ansagescheines transitirenden Waaren beim Austrittsamte jedenfalls im Erklärungsregister stattfindet, so sind solche Sendungen in die nach dem Schlußsatze des §. 35 zu führende Vormerkung nicht aufzunehmen.

) Bei welchem Amte die zur Durchfuhr etwa er-
orderliche besondere Bewilligung einzubringen ist.

§. 40. Soll ein Gegenstand, zu dessen Durchfuhr eine be-
ondere Bewilligung erforderlich ist, auf die unter §. 37 bezeichnete
lrt durchgeführt werden, so muß die Bewilligung schon bei
em Eintrittsamte eingebracht und von diesem einem Exem-
lare der Erklärung beigeschlossen und angestämpelt werden.

C. Strafbestimmungen.

§. 41. Jener Bestellte der Eisenbahnverwaltung, u dessen Fertigung die in dieser Vorschrift vorgeschrieb Ladungslisten überreicht werden, ist als hiezu von der Ei bahnverwaltung bevollmächtigt anzusehen.

Dem Zugführer eines nach den Bestimmungen d Vorschrift zu behandelnden Waarentransportes liegen, u Haftung der Eisenbahnverwaltung, die gesetzlichen Verp tungen des Waarenführers ob, soferne nicht gegenwä Vorschrift eine Ausnahme festsetzt.

Uebertretungen dieser Vorschrift sind nach dem fü Untersuchung und Bestrafung von Zollgefällsübertretu vorgeschriebenen Verfahren zu behandeln, und wenn da eine andere Strafbestimmung nicht Anwendung findet, der im §. 372 des Gefällsstrafgesetzes vom 11. Juli 1 festgesetzten Vermögensstrafe von 2—50 Gulden zu ahnd

Eisenbahnangestellte, welche wegen Schleichhandels einer schweren Gefällsübertretung gegen die Vorschriften den Waarenverkehr oder wegen einer Postgefällsverkür rechtskräftig verurtheilt wurden, dürfen bei Eisenbahnzü welche die Zollinie überschreiten, nicht verwendet werden

Vollzugsverordnung zur Vorschrift vom 18. S 1857 (HM. 19. October 1857),

in Betreff des Zollverfahrens für den Verkehr auf den die Zollini rührenden österreichischen Eisenbahnen.

(An die Finanzlandesdirectionen in Wien, Prag, Brünn, Krakau, Graz, an die ungarischen Finanzlandesdirectionsabtheilungen in Ofen, Preßbur Oedenburg.)

(FM. 18. September 1857, Z. 74145. Siehe Vdgsbl. des F. M. 1857

Nachträgliche Bestimmungen zu der Vorschrift 18. Sept. 1857 über das abgekürzte Zollverfahren den Eisenbahnverkehr.

Erl. d. Min. der Finanzen und des Handels vom 8. November 1861, 8 Nr. 114, giltig für sämmtliche Länder des allgemeinen Zollgebietes

Die fortschreitende Entwickelung des österreichischen Eisenbahn hat einige nachträgliche Bestimmungen zu der Vorschrift vom 18. Sept.

RGB. Nr. 175, über das abgekürzte Zollverfahren für den Verkehr auf Eisenbahnen nothwendig gemacht, welche zum Zweck haben, dem Handel jede mit der Sicherheit des Zollgefälles verträgliche Erleichterung zu gewähren.

Dieselben bestehen in folgenden:

.... 2. Soferne die unter §. 37 der Vorschrift vom 18. Sept. 1857 vorgezeichneten Bedingungen erfüllt werden, kann das unter den §§. 37 bis 40 normirte abgekürzte Durchfuhrzollverfahren nach dem jetzigen Stande der Eisenbahnen auch auf anderen als den, unter Zahl 5 der Verordnung vom 18. September 1857 genannten Routen, z. B. zwischen Triest, Salzburg, Passau, Bodenbach, Zittau, Oderberg, Szczakówa einerseits und Bazias andererseits oder umgekehrt, überhaupt zwischen allen jenen an den Grenzen des Zollgebietes gelegenen Zollämtern stattfinden, welche durch Eisenbahnen mit einander in ununterbrochener Verbindung stehen.

3. Ausnahmsweise kann von der Bestimmung unter §. 32 der Vorschrift vom 18. September 1857, wonach Durchfuhrwaaren und Ausfuhrwaaren, deren Austritt über die Zolllinie nachgewiesen werden muß, abgesondert von anderen Austrittswaaren zu verladen sind, mit Bewilligung des Vorstehers des Zollamtes, welches den Ansageschein auszufertigen hat, abgegangen werden, wenn die Menge der Waaren ersterer Art zu gering ist, um eine Wagenabtheilung zu füllen.

4. Eisenbahnsendungen, welche unter Ansageschein in einem der beiden Bahnhöfe Pest und Ofen einlangen, um über den anderen Bahnhof auf der Eisenbahn weiter befördert zu werden, können, wenn der Transport zwischen den Bahnhöfen in Ofen und Pest unter ämtlicher Begleitung auf die, unter Zahl 4 der Verordnung vom 18. September 1857, RGB. Nr. 175, vorgeschriebene Art stattfindet, mittelst neuen Ansagescheines von einem Bahnhofe an den anderen angewiesen werden. Wenn hiebei eine Theilung der in der Ladeliste verzeichneten Ladung nicht stattfindet, so kann die Ausstellung einer neuen Ladeliste unterbleiben. Den Versendern liegt ob, sowohl in den Frachtbriefen, als in den Erklärungen ersichtlich zu machen, ob die Waare zur vollständigen zollämtlichen Abfertigung in demjenigen der beiden Bahnhöfe, zu welchem sie auf der Eisenbahn gelangt oder zur Einlagerung im Pester Hauptzollamte oder endlich zur unmittelbaren Weitersendung mittelst der bei dem anderen Bahnhofe beginnenden Eisenbahn oder mit Schiffen der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft bestimmt ist.

5. Das schon bisher mit Erlaß vom 16. August 1858, Z. 21992—488, provisorisch gestattete Verfahren, wonach, wenn die unter Ladungsraumverschluß in Wien einlangenden Waarensendungen unmittelbar von der Eisenbahn auf ein zur Anlegung des Ladungsraumverschlusses geeignetes Wasserfahrzeug oder umgekehrt übergehen, für die Anwendung der Vorschrift vom 18. September 1857 die Wasserstraße als Fortsetzung der Eisenbahn zu betrachten ist, wird hiemit auf die, auf Eisenbahnen oder auf der Donau unter Ladungsraumverschluß in Ofen oder Pest einlangenden Waarensendungen ausgedehnt.

Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 25. October 1874, RGB. Nr. 134,

betreffend Erleichterungen im Zollverfahren.

1. Mit Beziehung auf §. 2 der Vorschrift vom 7. Juni 1853, über einige Aenderungen des österreichischen Zollverfahrens, RGB. Nr. 104, wird den zur Abgabe der Erklärung verpflichteten Parteien, insbesondere *dem Waarenführer und dem* Empfänger gestattet, bei dem Grenzzollamte

oder einem Amte im Innern, an welches die Waaren im Ansageverfahren gelangten, eine bereits abgegebene Waarenerklärung, so lange die innere Untersuchung noch nicht begonnen hat, zu ergänzen oder zu berichtigen.

Die Ergänzung oder Berichtigung einer Erklärung über die im Begleitscheinverfahren abgefertigten Waaren am Bestimmungsorte ist unter derselben Voraussetzung nur hinsichtlich der Gattung und des Nettogewichtes und nur dann zulässig, falls der amtliche Verschluß unverletzt ist und überhaupt über die Erfüllung der durch die Anweisung übernommenen Verbindlichkeit kein Zweifel besteht.

Derlei Aenderungen müssen vom Aussteller unterschrieben und vom Amte beglaubigt sein.

2. Mit Beziehung auf den §. 2 der Vorschrift vom 7. Juni 1853 wird ferner dem Waarenführer gestattet, in der Erklärung die Verzollung nach dem Ergebnisse der zollämtlichen Untersuchung (Beschaubefund) zu beantragen, wenn er über seine Ladung nur unvollständige, zur Anfertigung der vorgeschriebenen Erklärung unzureichende Papiere besitzt, oder wenn er sonst seine Ladung nicht vollständig genug kennt und auch die Erklärung nicht seitens des Empfängers erfolgt.

In diesem Falle werden jedoch die gehörig declarirten Sendungen, auch wenn sie später eingetroffen sind, in der Abfertigung vorgezogen, die auf Beschaubefund erklärten Ladungen inzwischen auf Kosten der Parteien unter amtlicher Bewachung (Verschluß) gehalten.

3. Die im §. 29 der Vorschrift vom 18. Sept. 1857, RGB. Nr. 175, im Eisenbahnverkehre ertheilte Gestattung, die nachträgliche Einbringung einer tarifmäßigen Erklärung, beziehungsweise die Verzollung nach dem Ergebnisse der zollämtlichen Untersuchung zu bewilligen, wird bei Gegenständen zum eigenen Bedarf für Reisende der in Eisenbahnhöfen aufgestellten Zollämtern und Zollamtsexposituren unbeschränkt, bei Handelsgütern aber den Finanzbezirksbehörden, beziehungsweise den mit dem Wirkungskreise dieser Behörden ausgestatteten Organen bis zum Zollbetrage von 200 fl. für jede Erklärung eingeräumt.

Ausgenommen von den Begünstigungen dieses und des unmittelbar vorhergehenden Absatzes bleiben Gegenstände, zu deren Einfuhr eine besondere Bewilligung erforderlich ist, dann jene Gegenstände, welche nach dem Werthe zu verzollen sind, rücksichtlich welcher sich nach den bisherigen Vorschriften zu benehmen ist.

4. Mit Beziehung auf §. 3 lit. b der Vorschrift vom 7. Juni 1853, RGB. Nr. 104, wird nebst den Fällen der Einfuhrverzollung bei Nebenzollämtern II. Classe eine mündliche Erklärung bezüglich anderer Waaren auch dann gestattet, wenn deren Menge bei Vieh zwanzig Stück, bei anderen Waaren aber, wenn der dafür entfallende Einfuhrzoll den Betrag von 15 fl. nicht überschreitet.

5. Die nach §. 12 lit. c der Vorerinnerungen zum Zolltarife und nach Finanzministerialerlaß vom 22. Februar 1861, RGB. Nr. 26, bei der Einfuhrverzollung und bei der Güteranweisung zulässige Probeverwiegung wird bei dem Vorhandensein einer vollständigen tarifmäßigen Erklärung bei allen Waaren gestattet, welche nach dem Rohgewichte verzollt werden, dann bei jenen, welche, wie z. B. Eisenbahnschienen, Radkränze, Radachsen u. dgl. aus gleichem Materiale und von gleicher Construction sind, so daß das Gesammtgewicht auf Grund der Abwiegung eines Theiles (Stückes) der Sendung berechnet werden kann.

6. Die Erklärung der Waaren zur Durchfuhr oder zur Anweisung an ein Innerlandsamt, welche nach dem Erlasse vom 29. November 1853, RGB. Nr. 257, unter der allgemeinen Benennung der Tarifsabtheilung gestattet ist, kann, sofern die Versendung unter vollkommen sicherndem Raumverschluß erfolgt, oder beziehungsweise sofern Anlegung eines voll-

kommen sichernden Collienverschlusses möglich ist, auch unter der gewöhnlichen, sprachgebräuchlichen oder handelsüblichen Benennung erfolgen, wenn die Sicherstellung der, dem Aussteller der Erklärung obliegenden Verbindlichkeiten mit dem Betrage der Eingangszollgebühr nach dem höchsten Satze des Tarifes geleistet, beziehungsweise die Haftung hiefür übernommen wird.

Zugleich wird gestattet, daß bei dem Vorhandensein dieser Bedingungen von der theilweisen inneren Untersuchung der Anweisgüter abgesehen werde, wenn es sich nicht um Fälle der Güteranweisung nach §. 123, Z. 3, der Zoll- und Monopolsordnung, in welchen die Revision nach den für die Einfuhrverzollung bestehenden Bestimmungen zu vollziehen ist, dann um Fälle der Anweisung mit dem Vorbehalte auf Zoll- und Steuerrestitution, welche in bisheriger Weise abzufertigen sind, handelt.

7. Die nach §. 19 der Vorschrift vom 18. September 1857, RGB. Nr. 175, im Eisenbahnverkehre mit Ladungslisten eingehenden zollfreien Gegenstände können nach vorausgegangener Revision über mündliche Ansage der Bahnverwaltung, daher ohne Beibringung einer Declaration auf Grund der Ladelisten in freien Verkehr gesetzt werden.

8. Unter Aufrechterhaltung der im §. 37 lit. b und d der vorbezogenen Vorschrift vom 18. September 1857 normirten Haftung der Bahnverwaltungen kann bei Durchfuhrgütern, welche das Zollgebiet im ununterbrochenen Eisenbahntransporte durchziehen, von der im §. 37 lit. c dieser Vorschrift vorgezeichneten Einbringung von Waarenerklärungen abgesehen werden, und die Abfertigung der Ladelisten, welche mit den Frachtbriefen und den sonstigen zur Ladung gehörigen Papieren zu belegen sind, erfolgen.

Die Uebernahme dieser Haftung wird durch Unterfertigung der Ladungslisten seitens der Bahnverwaltung ausgedrückt.

9. Ueber Antrag der Bahnverwaltung und unter deren Haftung im vorstehend berufenen Umfange können bei Zollämtern und Zollamtsexposituren, welche in Eisenbahnhöfen aufgestellt und zur Anwendung des abgekürzten Zollverfahrens nach der Vorschrift vom 18. September 1857 ermächtigt sind, die im Ansageverfahren des Eisenbahnverkehres einlangenden Güter nicht bloß zu den im §. 3 der Einführungsverordnung vom 18. September 1857 bezeichneten Amtshandlungen, sondern auch zur Eingangsverzollung oder Einlagerung an andere, zur Anwendung dieses Zollverfahrens befugte Aemter innerhalb der Zolllinie auf Grund von Ladelisten im Anlageverfahren angewiesen werden.

10. Der im §. 12 der Vorschrift für die Anwendung des Gefällsstrafgesetzes (§. 72, Z. 2, des Amtsunterrichtes für die ausübenden Aemter) festgesetzte straffrei zu behandelnde Unterschied in der Angabe der Menge wird dergestalt erhöht, daß ein Unterschied, welcher nicht zehn von hundert der angegebenen Menge ausmacht oder überschreitet, straffrei zu behandeln ist.

11. Bei den in Eisenbahnhöfen aufgestellten Zollämtern und Zollamtsexposituren ist der eingefriedete Raum der Bahnhöfe im Sinne des §. 9 der Zoll- und Monopolsordnung und des §. 11 der Vorschrift vom 18. September 1857 als Amtsplatz zu betrachten.

Dreizehnter Abschnitt.

Hilfsgewerbe der Eisenbahnunternehmungen.

1. Bahnhofrestaurationen.

Bei den Eisenbahnen, wo nur an einigen Stationen so lange angehalten wird, daß die Reisenden Speise und Getränke in Eile zu sich nehmen können, sind wegen des kurzen Aufenthaltes die Reisenden der Willkür der Wirthe und insbesondere der Kellner bei der Rechnung sehr ausgesetzt. Um nun derlei Unzukömmlichkeiten möglichst zu begegnen, hat die Landesstelle die Einleitung zu treffen, daß die Gewerbsleute, welche Speisen und Getränke in der Nähe der Eisenbahnstationen zu verabreichen berechtigt sind, die Preise der Speisen und Getränke durch von denselben gefertigte, und in den Speise- und Gasthauslocalitäten zu Jedermanns Einsicht liegende oder angeheftete Tarife bei Strafe von 2 fl. bis 10 fl. C. M. für jede Uebertretung zum Armeninstitute bekannt halten, und daß die Obrigkeiten die genaue Befolgung dieser Anordnung überwachen. (Hfkd. 16. Oct. 1845, Pol. G. S. 133, Z. 33876.)

Wenn es sich um die Errichtung von Restaurationen in den Bahnhöfen, Stationsgebäuden oder sonstigen Bahnlocalitäten handelt, so steht das Erkenntniß über das Vorhandensein des Bedürfnisses, in Beziehung auf die im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen der Betriebsdirection, rücksichtlich der im Privatbetriebe stehenden Bahnen aber der politischen Gewerbsbehörde, mit vorzugsweiser Beachtung der, von der Privatbetriebsdirection dießfalls abgegebenen Erklärung zu.

Wenn das Bedürfniß der Errichtung als vorhanden anerkannt ist, so steht der Betriebsdirection das Recht zu, die in den Bahnhöfen u. s. f. errichteten Gastlocalitäten sammt der allfälligen Einrichtung an solche Personen in Bestand zu geben, welche bei sonstiger Unbedenklichkeit von der Gewerbsbehörde entweder bereits mit der erforderlichen persönlichen Gewerbsconcession zur Ausübung der Gastnahrung betheilt sind, oder über Antrag der Direction mit dem persönlichen Betriebsrechte für die bezeichneten Localitäten und auf die Dauer des Bestandvertrages zu versehen sind. (HM. 12. Oct. 1855, Z. 28780.)

2. Stellfuhren von und zu den Bahnhöfen.

Wenn es sich um die Errichtung der Stellfuhren von und zu den Eisenbahnhöfen handelt, so ist die Erklärung der Betriebsdirection über das Vorhandensein des Bedürfnisses von Stellfuhren bei den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen als beweiskräftig anzunehmen, bei den im Privatbetriebe stehenden Bahnen aber vorzugsweise in Beachtung zu ziehen.

Für die Beistellung der Stellfuhren ist durch Ertheilung gewerblicher Concessionen an hiezu geeignete Individuen von Seite der competenten Behörde im ordentlichen Wege zu sorgen.

Insoferne dermalen bei einzelnen Bahnen hinsichtlich der Stellwagen ein abweichender Vorgang besteht, ist sobald als thunlich der normale Zustand in der Art herbeizuführen, daß nicht eine der Sachlage überhaupt nicht angemessene und dem Interesse des Publikums abträgliche Verminderung der gegenwärtig zur Erleichterung des Eisenbahnverkehres verwendeten Stellfuhren stattfinde, weßhalb das bisherige Verhältniß in Benützung der den Eisenbahnunternehmungen gehörigen Stellwagen noch zeitweilig insolange wird zuzulassen sein, als die Fortsetzung dieser Benützungsart bezüglich jener Stellwagen entweder durch frühere Bestand- oder Miethverträge bis zu deren Erlöschung bedingt ist, oder in Ermangelung anderer Personen, auf welche dieser Stellfuhrenbetrieb selbständig übergehen kann, im allseitigen Interesse sich zur Einstellung nicht eignet. (HM. 16. October 1855, Z. 20392.)

3. Tabaktrafiken auf Bahnhöfen.

Um einerseits das den Finanzbehörden ausschließlich zustehende Recht der Verleihung von Tabakverschleißbefugnissen zu wahren, anderseits Unzukömmlichkeiten zu begegnen, wie solche durch die Sperrung der Verschleißlocalitäten in den Bahnhöfen oder durch überspannte Miethzinsforderungen seitens der Eisenbahngesellschaften herbeigeführt werden, ist die Finanzbezirksdirection zu beauftragen, künftighin stets vor der Trafikverleihung das Einvernehmen mit der betreffenden Bahndirection zu pflegen, und falls in der Nähe kein geeignetes Trafiklocale vorhanden oder es sonst wünschenswerth ist, daß die Trafik auf dem Bahnhofe betrieben werde, auf die von der Bahnverwaltung vorgeschlagenen Personen Rücksicht zu nehmen, mithin die Trafik an diese zu verleihen. (FM. 11. Jänner 1862, Z. 625.)

4. Kohlenhandel der Eisenbahnen.

Die Bahnverwaltung hat den in einer Bahnstation betriebenen Kohlenverschleiß bei der Gewerbsbehörde anzumelden. (M. d. I. einverständl. mit d. M. d. H. u. Ackerb. 19. November 1879, Z. 15047 [HM. Z. 37016], CB. 1880 : 25.)

Eine Eisenbahngesellschaft, welche auf ihren Bahnhöfen einen Verschleiß mit der auf ihren Linien verfrachteten Kohle betreibt, hat die gewerbliche Anmeldung dieses Verschleißes zu erstatten und den Gewerbeschein zu lösen. (M. d. Inn. 10. Febr. 1880, Z. 15847, ZFB. 1880 : 9).

Vierzehnter Abschnitt.

Personalvorschriften.

I. Aufnahme des Personales.

1. Polizeiliche Nachfrage über die Aufnahmswerber.

Es ist von dem Handelsministerium die geeignete Verfügung in dem Sinne getroffen worden, daß den Bahnverwaltungen zum Zwecke der Beurtheilung der Tauglichkeit von Anstellungswerbern für den Betriebsdienst seitens der Polizeidirectionen Auskünfte über die Unbescholtenheit eventuell vorausgegangenen Abstrafungen der bezeichneten Individuen in dem nach dem Zwecke einer derartigen Anfrage von selbst sich ergebenden Umfange, und insoweit nicht etwa in einzelnen Fällen besondere Anstände oder überwiegende öffentliche Interessen entgegenstehen, ertheilt werden. (M. d. J. 22. Juni 1877, Z. 19576, CB. 1877 : 75.)

2. Staatsbürgerschaft.

Anläßlich des Umstandes, daß das königl. ungarische Communicationsministerium in seiner Verordnung vom 6. März 1876 an sämmtliche Bahnverwaltungen, betreffend die Qualification der Eisenbahnaspiranten, die österreichischen Staatsbürger den ungarischen vollkommen gleichgestellt hat, hat auch das Handelsministerium die Generalinspection angewiesen, auf die Handhabung des Grundsatzes der Gleichstellung beider Staatsgebiete der Monarchie in Absicht auf die einschlägigen Qualificationsbedingungen des Eisenbahndienstes ihr Augenmerk zu richten. (HM. 5. April 1876, Z. 8023, CB. 1876 : 44.)

3. Qualification der Frauen für den Eisenbahndienst.

Für die Verwendung und den Dienst von Frauen bei der Bahnaufsicht haben von nun an folgende Grundsätze zu gelten:

1. Jene Frauen, welche mit der Ausübung einzelner, sonst nur den Bahnwächter obliegender Functionen betraut werden sollen, müssen die für ihre Dienstleistung erforderliche Qualification besitzen, und

2. darf der Frauendienst keineswegs den männlichen vollkommen ersetzen, sondern ist mit Rücksicht auf locale Verhältnisse, auf Tageszeit und auf die Intensität des Verkehrs mehr oder weniger zu beschränken.

ad. 1. Die zum Bahndienste zu verwendenden Frauen müssen geistig und körperlich geeignet und nach Erfordernis des Lesens und Schreibens kundig sein: sie müssen durch Prüfungen für die ihnen zu übertragenden Dienstleistungen als vollkommen befähigt erkannt worden sein und sind, wenn ihnen der Dienst zur selbständigen Ausübung übertragen ist, für diese verantwortlich.

ad 2. Die Frauen dürfen wohl selbständig zum Schranken- und zum gesammten Signaldienste, in der Regel jedoch nicht zum Streckendienste verwendet werden.

Ausnahmsweise kann befähigten Frauen, nach Maßgabe der localen Verhältnisse, auch die Streckenrevision im Sinne der bahnpolizeilichen Vorschriften übertragen und können dieselben zur Beförderung der Laufzettel verwendet werden.

Der Dienst der Frauen kann in den regelmäßigen Fällen in vierfacher Richtung stattfinden:

a) Der Bahnwächter wird durch eine Frau rücksichtlich des Schranken- und Signaldienstes substituirt, um dem Wächter während der Dauer der Substituirung die nöthige Ruhe zu schaffen.

b) Die Frau leistet nebst dem Wächter gleichzeitig und regelmäßig den Dienst, und zwar: der Wächter den gesammten Dienst auf dem als wichtiger erachteten Standorte, die Frau jedoch den Schranken- und Signaldienst auf einem vom Wächterhause nicht zu weit entfernten zweiten Standorte.

c) Die Frau versieht während der dienstlichen Abwesenheit des Wächters und in unvorhergesehenen Fällen den Schranken- und Signaldienst.

d) Frauen von in der Nähe der Bahn wohnenden Partieführern oder Arbeitern versehen den Schranken- und Signaldienst, während der Streckendienst durch die eigentlichen Bahnwächter oder durch besondere Streckenwächter besorgt wird. In diesem Falle ist der Frauendienst thunlichst auf die Tagzeit zu beschränken, und hat zur Nachtzeit die Substituirung der Frauen durch Männer einzutreten.

Die regelmaßige Dienleistung der Frauen ist in jedem der vier Fälle auf normale Verhältnisse zu beschränken.

Für die zum Dienste herangezogenen Frauen gelten in Bezug auf Ruhezeit dieselben Bestimmungen, als wie solche für Bahnwächter bestehen.

Die Genehmigung für die auf einer Bahn in Anwendung zu kommende Art des Frauendienstes erfolgt von Fall zu Fall seitens der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen. (HM. 30. August 1884, Z. 29762.)

In Erledigung der Eingabe vom 24. December wird der Antrag der Directorenconferenz vom 11. December 1884, als einheitliches Dienstabzeichen für die bei der Bahnaufsicht verwendeten Frauenspersonen eine gelbe Armbinde mit einem fliegenden Rade in schwarzer Farbe zu bestimmen, genehmigend zur Kenntniß genommen. (HM. 29. December 1884, Z. 46885.)

In dem Handelsministerialerlasse vom 30. Aug. 1884, Z. 29762, CB. 1884, S. 1269, betreffend die Verwendung von Frauen bei der Bahnaufsicht ist ad 1 die Bestimmung enthalten, daß die Frauen durch Abnahme einer Angelobung zur gewissenhaften Erfüllung der dienstlichen Obliegenheiten zu verpflichten sind. Anläßlich einer speciellen Anfrage nun, von wem diese Angelobung abzunehmen sei, hat das Handelsministerium *entschieden, daß dieß* den betreffenden Bahnverwaltungen selbst *obliege. (HM. 4. Febr. 1885,* Z. 2767, CB. 1885: 20.)

4. Technische Vorbildung.

Technische Stellen im Wasserbaudienste des Handelsministeriums und im Baudienste der Seebehörde, dann bei der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, bei der Direction für Staatseisenbahnbauten, bei der Betriebsdirection der Dalmatiner Staatsbahn und bei den niederösterreichischen Staatsbahnen sind unter sonst gleichen Bedingungen vorzugsweise solchen Bewerbern zu verleihen, welche mit Staatsprüfungszeugnissen sich auszuweisen vermögen.

Diese allgemeine Regel kann jedoch die in Ausnahmsfällen aus Dienstesrücksichten gebotene Anstellung von in Militärbildungsanstalten, im Auslande oder autodidaktisch herangebildeten Praktikern, welche in technischen Specialfächern hervorragende Leistungen aufzuweisen haben, im Wasserbaudienste des Handelsministeriums und im Baudienste der Seebehörde, wie im Staatseisenbahndienste nicht ausschließen.

In einem solchen Falle ist bei Stellen, welche nach den bestehenden Normen von der (Behörde) im eigenen Wirkungskreise besetzt werden, vorher die h. o. Genehmigung einzuholen. (HM. 11. November 1878, Z. 25166, CB. 1878 : 133.)

5. Uebertritt zu einer anderen Bahn.

Schon dermalen stehen Fälle, wo Eisenbahnbedienstete ihre Posten eigenmächtig verließen, um neue Anstellungen anzutreten, nicht mehr vereinzelt da, und es dürften sich solche Fälle bei dem fortwährenden Bedarfe an Individuen für die neuen Eisenbahnen, welche denselben durch Aufnahme von bei den älteren Bahnen Bediensteten zu decken pflegen, nicht selten wiederholen, wenn nicht an das Personale sämmtlicher Bahnen dießfalls in geeignet strenger Weise rechtzeitig eine Warnung ergeht: In Uebereinstimmung mit dem in dieser Beziehung von der kgl. ungar. Generalinspection bezüglich der ihr unterstehenden Bahnverwaltungen eingehaltenen Vorgänge wird daher die geehrte Direction aufgefordert, sämmtlichen Organen bekannt zu geben, daß für den Fall, als sich ein Bediensteter so weit vergessen sollte, um einer ihm zugekommenen Ernennung und Einberufung bei einer anderen Bahn nachzukommen, seinen ihm anvertrauten Dienstposten früher zu verlassen, als bis er von Seite seiner vorgesetzten Direction hiezu autorisirt ist, gegen die fernere Verwendung des betreffenden Individuums im Eisenbahndienste von Amtswegen entschiedene Einsprache erhoben werden müßte. (GI. 15. Februar 1869, Z. 329 u. 31. Jänn. 1885, Z. 864.)

6. Anstellung ausgedienter Unterofficiere.

(Gesetz v. 19. April 1872, RGB. Nr. 60.)*)

Zur Ausführung der Bestimmungen des §. 38 des Wehrgesetzes vom 5. December 1868, RGB. Nr. 151, finde Ich

*) Die Verpflichtung, bei Besetzung gewisser Dienstposten auf ausgediente Unterofficiere des Heeres vorzugsweise Rücksicht zu nehmen, ist den Eisenbahnunternehmungen vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes, da die kaiserliche Verordnung vom 19. December 1868, RGB. Nr. 266, dießfalls nur für die ganz oder zum Theile aus Staatsmitteln dotirten Un-

it Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes zu ver-
:dnen, wie folgt:

§. 1. Unterofficiere, welche zwölf Jahre, darunter
enigstens acht Jahre als Unterofficiere im stehenden Heere,
: der Kriegsmarine oder in den Stämmen und Abtheilungen
:r Landwehr activ gedient haben und gut conduisirt sind,
langen dadurch den Anspruch auf die Verleihung von An-
llungen im öffentlichen Dienste, dann bei vom Staate
bventionirten Eisenbahn-, Dampfschiffs- und anderen Unter-
hmungen (§. 38 des Wehrgesetzes).

Die in der Eigenschaft eines Titular-Unterofficiers zurück-
legte Dienstzeit wird in die achtjährige Unterofficiersdienst-
it eingerechnet.

§. 2. Den gleichen Anspruch, und zwar ohne Rücksicht
if die Zahl der Dienstjahre erlangen ferner jene Unter-
ficiere, welche vor dem Feinde oder in Ausübung des
fentlichen Sicherheitsdienstes durch Verletzung für den Militär-
enst untauglich geworden sind, ohne hiedurch die Verwend-
rkeit für Civildienste verloren zu haben.

§. 3. Zur Befriedigung dieser Ansprüche werden für
e im §. 1 und 2 bezeichneten Unterofficiere

1. gewisse Dienstposten ausschließlich vorbehalten, und

2. wird ihnen bei Verleihung anderer Stellen der Vor-
g vor Mitbewerbern eingeräumt.

§. 4. Die für die Unterofficiere vorbehaltenen Dienst-
sten sind:

a) alle Dienerschafts- und Aufsichtsposten bei den Behörden, Gerichten, Aemtern, Straf- und allen jenen Anstalten, welche ganz oder zum Theile aus Staatsmitteln unterhalten werden;
b) die in die Kategorie der Amts- und Kanzleidiener, des niederen Aufsichts- und Betriebsdienstes gehörigen Posten bei den vom Staate subventionirten oder garantirten Eisenbahn-, Dampfschiffs- und anderen Unternehmungen, welche entweder erst concessionirt werden, oder welche schon concessionirt und durch ihre Statuten, Concessionsurkunden oder in anderer Weise verpflichtet sind, bei

stalten und insbesondere für die Staatseisenbahnen unmittelbar verbindliche Kraft hatte, im Sinne des §. 21 der citirten Verordnung bei Gelegenheit der Concessionsertheilung mittelst Aufnahme specieller Bestimmungen in die *Concessionsurkunde* und in die Gesellschaftsstatuten *auferlegt worden.*

Besetzung von Dienstposten auf ausgediente Unterofficiere Bedacht zu nehmen.

Die definitive oder provisorische Eigenschaft der Bedienstung hat auf diesen Vorbehalt keinen Einfluß.

§. 5. Bei Besetzung der Beamtenstellen im Kanzlei- und Manipulationsfache bei den im §. 4a und b genannten Behörden, Gerichten, Aemtern, Anstalten und Unternehmungen, welche nicht an Beamte, die schon in einem Gehaltsbezuge stehen, oder an Quiescenten verliehen werden, wird den anspruchsberechtigten Unterofficieren, deren volle Befähigung hiefür nachgewiesen ist, der Vorzug vor den übrigen Mitbewerbern eingeräumt.

Den gleichen Vergleich haben sie bei Besetzung der Stellen in der Civilsicherheits- und in der Finanzwache zu genießen.

§. 6. Die Verzeichnisse der vorbehaltenen Dienstposten und der Beamtenstellen, bei deren Verleihung den anspruchsberechtigten Unterofficieren der Vorzug eingeräumt ist, sind im Verordnungswege zu sammeln, in Evidenz zu halten und von Zeit zu Zeit kundzumachen.

§. 7. Den Unterofficieren, welche nach diesem Gesetze den Anspruch auf eine vorbehaltene Dienerstelle oder auf den Vorzug bei Verleihung von Beamtenstellen erlangt haben, wird hierüber vom Kriegsministerium, beziehungsweise vom Ministerium für Landesvertheidigung eine Bestätigung (Certificat) ausgefertigt.

Bei jenen Unterofficieren, welche die Befähigung für Beamtenstellen besitzen, ist dieß im Certificate zu bemerken.

Zur Evidenzhaltung der ausgestellten Certificate werden beim Kriegsministerium und beim Ministerium für Landesvertheidigung Vormerkungen geführt.

§. 8. Die anspruchsberechtigten Unterofficiere haben sich um die vorbehaltenen Dienstposten, dann um die Beamten- und Wachmannsstellen, rücksichtlich welcher ihnen der Vorzug vor anderen Bewerbern zusteht, bei der verleihenden Behörde, Anstalt oder Unternehmung zu bewerben.

Diese Bewerbung hat bei jenen Anspruchsberechtigten, welche schon aus dem Militärverbande getreten sind, unmittelbar; bei jenen aber, noch in der activen Dienstleistung stehen, im vorgeschriebenen Dienstwege zu geschehen.

§. 9. Die Bewerbung eines anspruchsberechtigten Unterofficiers kann sich:

a) auf eine bestimmte, bereits erledigte oder
b) auf eine erst in Erledigung kommende Dienststelle beziehen.

Die letztere erfolgt im Wege der Vormerkung.

§. 10. Wenn ein vorbehaltener Dienstposten oder eine eamtenstelle, rücksichtlich welcher den Unterofficieren der orzug eingeräumt ist, zu besetzen ist, so ist dieß von der ehörde, Anstalt oder Unternehmung, der das Besetzungsrecht isteht, unter Festsetzung eines angemessenen Termines für e Bewerbung öffentlich bekannt zu machen und überdieß m Kriegsministerium und dem Ministerium für Landesrtheidigung mitzutheilen.

Diese Bekanntmachung und Mittheilung kann bei den a §. 4 lit. b) genannten Unternehmungen ganz unterbleiben, enn schon anspruchsberechtigte Bewerber vorgemerkt sind, ad wenn die erledigte Stelle einem solchen verliehen wird.

Behufs Erleichterung der den Bahngesellschaften nach dem Gesetze vom 19. April 1872, RGB. Nr. 60, obliegenden Verpflichtung zur öffentlichen Bekanntmachung der zur Besetzung gelangenden, nach dem bezogenen Gesetze den anspruchsberechtigten Unterofficieren vorbehaltenen Dienstposten, hinsichtlich der Kategorie der Bahnwächter, wird gestattet, daß die mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit innerhalb eines bestimmten Zeitraumes, z. B. eines halben Jahres, sich voraussichtlich erledigende Anzahl von Bedienstungen dieser Art gleichzeitig ausgeschrieben und zur Vormerkung für dieselben aufgefordert wird.

Hienach werden die sonst nothwendigen Einzelnkundmachungen insolange entfallen, als Vorgemerkte vorhanden sind. (HM. 13. September 1879, Z. 27961, einvernehml. mit Kriegs- und Land.-Verth.-Ministerium, CB. 1879 : 120.)

Im Einvernehmen mit dem Landesvertheidigungs-Ministerium und dem Reichs-Kriegsministerium finde ich zu gestatten, daß die mit dem h. o. Erlasse vom 13. September 1879, Z. 27961, hinsichtlich der Kategorie der Bahnwächter zugestandenen Erleichterungen in der Art der Kundmachung der nach dem Gesetze vom 19. April 1872, RGB. Nr. 60, anspruchsberechtigten Unterofficieren vorbehaltenen Dienstesposten auf die Dienerstellen aller Kategorien ausgedehnt werden, beziehungsweise die specielle Kundmachung der einzelnen Dienstesposten unterlassen werden darf, wenn in Folge der in dem bezogenen h. o. Erlasse erwähnten cumulativen Concursverlautbarung eine genügende Anzahl von Vorgemerkten zur Besetzung der nach und nach in Erledigung kommenden Dienerstellen vorhanden ist. (HM. 22. Mai 1880, Z. 14095, CB. 1880 : 65.)

§. 11. Die Behörden, Aemter, Anstalten und Unterhmungen, denen das Recht der Verleihung vorbehaltener ienstposten oder solcher Beamten-, beziehungsweise Wachannsstellen, rücksichtlich welcher den anspruchsberechtigten nterofficieren der Vorzug eingeräumt ist, zusteht, sind verlichtet, *Vormerkungen über* die bei ihnen eingelangten Be-

werbungen um solche künftig erst frei werdende Dienststellen zu führen, um jedem Bewerber eine Bestätigung über die eingebrachte Bewerbung, welche die Zahl der für dieselbe Stelle früher vorgemerkten Bewerber enthalten muß, auszufertigen.

Die Verzeichnisse der nach dem Gesetze vom 19. April 1872, RGB. Nr. 60, an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, welche ihre Giltigkeit verloren haben, sind den Bahnverwaltungen behufs Richtigstellung der im §. 11 des erwähnten Gesetzes vorgeschriebenen Vermerkungen im Sinne des Artikels 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, RGB. Nr. 98, nicht mehr auf schriftlichem Wege, sondern durch Veröffentlichung im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ bekannt zu geben. (HM. 30. Mai 1881, Z. 2462, CB. 1881:78.)

§. 12. Jeder Bewerber muß nebst dem Certificate über den erlangten Anspruch (§. 7) auch die körperliche Eignung und die besonderen Erfordernisse für den angestrebten Dienstposten nachweisen und die Staatsbürgerschaft in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern besitzen.

§. 13. Die vorbehaltenen Dienstposten (§. 4) dürfen nur an anspruchsberechtigte Unterofficiere (§§. 1 und 2) verliehen werden, es wäre denn, daß sich ein anspruchsberechtigter und für den betreffenden Dienstposten geeigneter Bewerber nicht gemeldet hat.

Die Auswahl unter den Anspruchsberechtigten ist unbeschränkt.

§. 14. Die vorbehaltenen Dienstposten sind an die Anspruchsberechtigten in der Regel nur in der ersten Anstellungsstufe zu verleihen.

§. 15. Jedem Anspruchsberechtigten steht das Recht der Beschwerdeführung zu, wenn ein vorbehaltener Dienstposten oder eine Beamten- oder Wachmannsstelle, rücksichtlich welcher den anspruchsberechtigten Unterofficieren der Vorzug eingeräumt ist, gegen die Bestimmungen dieses Gesetzes verliehen worden ist.

§. 16. Wird ein vorbehaltener Dienstposten an jemanden, der den gesetzlichen Anspruch nicht erlangt hat, verliehen, ohne daß die im §. 13 vorgesehene Ausnahme vorhanden ist, oder wird eine der im §. 5 bezeichneten Beamten- oder Wachmannsstellen mit Außerachtlassung des den anspruchsberechtigten Unterofficieren gesetzlich eingeräumten Vorzuges besetzt, so hat das Ministerium, welchem die verleihende Behörde, Anstalt oder Unternehmung untersteht, diese Dienstverleihung als ungiltig zu erklären und die Entlassung des

Angestellten zu verfügen; ausgenommen den Fall, daß vom Tage der gesetzwidrig erfolgten Anstellung bis zu dem Zeitpunkte, wo das betreffende Ministerium in welcher Weise immer hievon Kenntniß erlangt, schon ein Jahr verstrichen ist.

Gegen die im §. 4 lit. b) genannten Unternehmungen ist auch dann, wenn die Dienstverleihung wegen Ablauf der Zeit nicht als ungiltig erklärt werden kann, für jede gegen die Vorschrift dieses Gesetzes erfolgte Dienstverleihung eine Geldstrafe von einhundert Gulden bis fünfhundert Gulden österreichische Währung, welche in den Armenfond des Ortes, wo die Unternehmung ihren Sitz hat, einfließen soll, zu verhängen.

§. 17. Der Verlust oder das Erlöschen des Anspruches auf vorbehaltene Dienstposten oder des Vorzuges bei Verleihung von Beamten- und Wachmannsstellen tritt ein:

a) durch freiwillige Verzichtleistung;
b) durch eine Verurtheilung, mit welcher kraft des Gesetzes der Verlust von Staats- und öffentlichen Aemtern verbunden ist;
c) mit Zurücklegung des fünfundvierzigsten Lebensjahres rücksichtlich jener Dienstposten, für welche der Gehalt ganz oder theilweise aus Staatsmitteln bezahlt wird;
d) mit Zurücklegung des siebenunddreißigsten Lebensjahres rücksichtlich aller übrigen nicht vom Staate bezahlten Dienstposten.

Das Erlöschen des Anspruches ist in dem Evidenzregister (§. 7) ersichtlich zu machen und das ausgestellte Certificat ist einzuziehen.

Bei theilweiser Erlöschung des Anspruches (lit. d) ist dieß im Certificate und im Evidenzhaltungsregister ersichtlich zu machen.

§. 18. Die Certificate für anspruchsberechtigte Personen, deren Gesuche um Verleihung der vorbehaltenen Dienstposten oder der im §. 5 bezeichneten Beamten- und Wachmannsstellen und die Gesuche um Vormerkung genießen, sowie die Beilagen solcher Verleihungs- oder Vormerkungsgesuche, die Befreiung von Stämpelgebühren.

§. 19. Bei Verleihung von Concessionen zu Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen, welche für den öffentlichen *Verkehr bestimmt* sind, ist auch dann, wenn sie vom

Staate nicht garantirt oder subventionirt werden, die Unterwerfung dieser Unternehmungen unter die Bestimmung dieses Gesetzes in den Concessionsurkunden auszusprechen.

§. 20. Die kaiserliche Verordnung vom 19. December 1853, RGB. Nr. 266, tritt außer Kraft, jedoch bleiben die auf Grund derselben bereits erlangten Ansprüche aufrecht und sind die Berechtigten von Amtswegen mit dem im §. 7 vorgeschriebenen Certificate zu betheilen.

§. 21. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist der Minister für Landesvertheidigung im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Centralstellen beauftragt.

II. Consequenzen der öffentlich-rechtlichen Stellung der Eisenbahnbediensteten.

1. Uniformirung.

Verordnung des Handelsministeriums vom 4. Juli 1885, RGB. Nr. 100,

womit eine Vorschrift über die Uniformirung: a) der Beamten und Beamtenaspiranten, dann b) der Unterbeamten und Unterbeamtenstellvertreter der Staats- und Privateisenbahnen erlassen wird.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 20. Juni 1885 wird die nachstehende Vorschrift über die Uniformirung:

a) der Beamten und Beamtenaspiranten, dann
b) der Unterbeamten und Unterbeamtenstellvertreter der Staats- und Privateisenbahnen erlassen.

Demgemäß treten für die bezeichneten Bediensteten nach Maßgabe dieser Vorschrift die Bestimmungen der zufolge Allerhöchster Entschließung vom 14. März 1857, mit Verordnung des Handelsministeriums vom 3. April 1857, RGB. Nr. 76, kundgemachten bisherigen Vorschrift außer Kraft.

In Bezug auf die Dienstkleidung der Diener der Staats- und Privateisenbahnen tritt vorläufig eine Aenderung nicht ein und bleiben die einschlägigen Bestimmungen der erwähnten bisherigen Vorschrift in Wirksamkeit.

Vorschrift

über die Uniform: a) der Beamten und Beamtenaspiranten, dann b) der Unterbeamten und Unterbeamtenstellvertreter der Staats- und Privateisenbahnen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1. Den Beamten und Beamtenaspiranten, den Unterbeamten und Unterbeamtenstellvertretern der Staats- und Privateisenbahnen ist in und

außer dem Dienste, insbesondere bei feierlichen Gelegenheiten, das Tragen eines Ehrenkleides, einer Uniform gestattet.

Insoferne dieselben mit dem Publikum im ausübenden Dienste in Berührung kommen, sind sie im Dienste zum Tragen der Uniform verpflichtet.

§. 2. Die Uniform der Beamten ist nach acht, die Uniform der Unterbeamten nach drei Uniformclassen und die Uniform der Beamtenaspiranten und Unterbeamtenstellvertreter, nach je einer Uniformclasse festgesetzt.

Hut und Degen sind bloß bei feierlichen Anlässen zu tragen und ist zum gewöhnlichen Gebrauch die Kappe zu verwenden.

§. 3. Bezüglich der Einreihung der bei den Staatseisenbahnen angestellten Beamten und Unterbeamten in die betreffenden Classen, wird der Handelsminister die entsprechenden Verfügungen treffen.

Ueber die Einreihung der bei den Privateisenbahnen angestellten Beamten und Unterbeamten, sowie über die auf den Uniformknöpfen und Hutrosen anzubringenden Merkmale der Firma der Unternehmung, hat zunächst die betreffende Verwaltung binnen sechs Wochen, nach Kundmachung dieser Vorschrift, an das Handelsministerium Vorschläge zu erstatten.

§. 4. Spätestens innerhalb der Frist von Einem Jahre, nach erfolgter Genehmigung der Einreihung, haben die Bediensteten, auf welche diese Vorschrift Anwendung findet und welche im executiven Dienste verwendet werden, mit der entsprechenden Uniform versehen zu sein.

§. 5. Neue Privateisenbahnunternehmungen, welche nach §. 2 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 (RGB. Nr. 1 ex 1852) die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes der Bahn ansuchen, haben wie bisher der betreffenden Commission, welche die Betriebsfähigkeit der Bahn zu erheben hat, den Nachweis zu liefern, daß die Einreihung der Bediensteten in die einzelnen Uniformclassen vom Handelsministerium genehmigt worden, und das Personale mit der vorgeschriebenen Uniform versehen sei.

II. Beschreibung der Uniform der Beamten.

A. Gala-Uniform.

§. 6. Der **Uniformrock** ist für alle Classen von feinem, dunkelblauem Tuche mit Stehkragen und Aufschlägen aus gleichem Tuche und Futter aus schwarzem glatten Seidenstoffe.

Der Stehkragen mit dunkelblauem Tuche gefüttert, hat eine einfache Einlage, wodurch er in seiner Form jedoch weich erhalten wird. Die Höhe desselben ist für alle Classen gleichmäßig 4 *cm* und ist der Kragen vorne in der Diagonale von 1·3 *cm* mäßig abgerundet.

Der Oberleib reicht bis an die Hüften und wird mit zwei Knopfreihen, jede mit sieben versilberten Knöpfen geschlossen. Der oberste Knopf ist 1·3 *cm* vom Kragenansatze entfernt, der unterste an der Taillennaht derart angesetzt, daß bei zugeknöpftem Rocke die beiden obersten Knöpfe 10·5 *cm*, die beiden untersten 9·5 *cm* von einander abstehen. Die Schöße sind an den vorderen Enden abgerundet und reichen, bei natürlich herabhängenden Armen, in der Länge bis an die Spitze des ausgestreckten Mittelfingers. Dieselben liegen vorne in der Breite der beiden Knopfreihen und rückwärts in der unteren Breite des Rückentheiles übereinander.

An der linken *Seite* erhält der Uniformrock, unterhalb der Taille, *einen horizontalen Einschnitt* zum Durchstecken des Degengriffes.

In der Linie der beiden Rückennähten ist in beiden Schößen je eine senkrechte Falte gelegt und dort, wo diese Falten mit den Rückennähten zusammenstoßen, je ein großer Knopf angesetzt. Von diesen Tailleknöpfen herab ist in beiden Schoßfalten je eine Tasche eingeschnitten und mit doppelt ausgeschweiften, mit je zwei Knöpfen versehenen Patten bedeckt.

Die Aermel sind beim Handgelenke beiläufig 10·5 *cm* lang geschlitzt und mit einem 6·5 *cm* breiten Aufschlage besetzt, dessen oberes Eck mäßig abgerundet ist.

Der Schlitz wird mit einem am unteren Aermeltheile angebrachten kleinen Knopfe und mit dem im oberen Aermeltheile befindlichen Knopfloche geschlossen.

Längs der Ränder des Rockes, dann an der Naht des Kragens und am oberen Rande des Aermelaufschlages läuft ein Vorstoß (Passe-poil) von orangegelbem Tuche.

Auf den Knöpfen sind die Erkennungsmerkmale der betreffenden Bahn geprägt.

§. 7. Das Beinkleid ist aus dunkelblauem, feinem Tuche, bei der 6.—8. Uniformclasse mit einem Vorstoße (Passe-poil) von gleichem Tuche.

§. 8. Die Distinctionszeichen bestehen für Staatseisenbahnbedienstete in Rosetten auf dem Kragen, für Privateisenbahnbedienstete in Ringen auf dem Kragen, dann in Silberborden auf dem Kragen und den Aermelaufschlägen, sowie auf der äußeren Seitennaht der Beinkleider, und zwar sind ausgestattet:

a) Die 8. Uniformclasse mit einer silbernen Rosette (Ringe) am Kragen.
b) die 7. Uniformclasse mit zwei silbernen Rosetten (Ringen) am Kragen,
c) die 6. Uniformclasse mit drei silbernen Rosetten (Ringen) am Kragen,
d) die 5. Uniformclasse mit einer 3.3 *cm* breiten Borde und einer goldenen Rosette (Ringe) am Kragen, einer 3·3 *cm* breiten Borde am Aermelaufschlage und einer 2·6 *cm* breiten Borde an der äußeren Seitennaht des Beinkleides,
e) die 4. Uniformclasse mit derselben Distinction durch Borden wie die 5. Uniformclasse und zwei goldenen Rosetten (Ringen) am Kragen,
f) die 3. Uniformclasse mit derselben Distinction durch Borden wie die 4. und 5. Uniformclasse und drei goldenen Rosetten (Ringen) am Kragen,
g) die 2. Uniformclasse mit einer 3·3 *cm* breiten Borde und einer goldenen Rosette (Ringe) am Kragen, einer 5·3 *cm* breiten Borde am Aermelaufschlage und zwei je 2·6 *cm* breiten, durch einen orangegelben Vorstoß (Passe-poil) getrennten Borden an der äußeren Seitennaht des Beinkleides,
h) die 1. Uniformclasse mit derselben Distinction durch Borden wie die 2. Uniformclasse und zwei goldenen Rosetten (Ringen) am Kragen.

§. 9. Der Hut von schwarzem Filze ist mit einem schwarzen, gewässerten Seidenbande an den Rändern eingefaßt, und rechts mit einer schwarzen Cocarde versehen.

Die mit einem Uniformknopfe an der rechten Seite befestigte Hutschlinge wird bei der 1. bis 5. Uniformclasse von sechs Reihen silberner Bouillons, deren zwei mittlere verflochten sind, in der 6. bis 8. Uniformclasse dagegen, von einer Silberborde gebildet.

In den beiden Hutecken liegen Rosen von silbernen Bouillons, mit einem schwarzsammtenen Mittelschilde, worauf die Erkennungsmerkmale der Bahn in Silber gestickt sind.

§. 10. Der Degen ruht in einer Steckkuppel, welche unter dem Rocke getragen wird und ohne alle Verzierung aus schwarzem Bockleder besteht.

Der Degengriff hat bei geschlossenem Rocke durch den Einschnitt im Rocke sichtbar vorzustehen.

§. 11. Der Paletot ist aus dunkelblauem, schwerem oder leichterem Tuche oder Lodenstoffe, ohne Passe-poil, mit einer mit Schlingen und Knöpfen zu befestigenden Capuze und einem liegenden Kragen von schwarzem Sammt.

Derselbe ist so lang zu machen, daß der Körper, vom Halse bis 10—12 *cm* unterhalb der Kniescheibe, vollkommen bedeckt wird und ist mit zwei Reihen großen, schwarzen Hornknöpfen zu 6 Stück zu versehen. In der Hüftenhöhe befindet sich eine 6 *cm* breite, 37 *cm* lange und mit zwei Hornknöpfen und zwei Knopflöchern versehene Spange.

An der linken Brustseite ist von innen eine offene und in der Höhe der Schlußspange sind zwei mit Patten bedeckte Taschen angebracht.

§. 12. Die Cravatte ist aus schwarzem, glatten Seidenstoffe, mit einem Vorstoße aus weißer Leinwand.

§. 13. Die Handschuhe sind aus weißem Waschleder.

B. Commode-Uniform.

§. 14. Der Rock ist aus feinem, dunkelblauem Tuche mit Futter aus glattem, schwarzem Seiden- oder Schafwollstoffe. Die beiden Brust- (Vorder-) Theile des Rockes liegen in der Mitte der Brust übereinander und bilden zwei, oben in eine Spitze zulaufende Revers. Sie haben je eine Reihe von sieben gleichweit von einander entfernten, versilberten Metallknöpfen mit dem Erkennungsmerkmale der Bahn. Der oberste Knopf ist 3 *cm* unter dem Kragenansatze und 12 *cm* vom Reversrande, der untere 9 *cm* vom Reversrande angesetzt. Im Futter des linken Brusttheiles ist eine 15 *cm* breite Tasche eingesetzt.

Die Rockschöße reichen, bei natürlich herabhängenden Armen, in der Länge bis an die Spitze des ausgestreckten Mittelfingers und sind nach unten erweitert und zwar vorne in der Breite der Reverstheile, rückwärts in der unteren Breite des Rückentheiles übereinander liegend.

An der linken Seite erhält der Rock unterhalb der Taille einen horizontalen Einschnitt zum Durchstecken des Degengriffes.

Am rückwärtigen Theile der beiden Rockschöße befindet sich in der Linie der beiden Rückennähte je eine senkrechte Falte und in dieser eine Tasche, welche mit einer gradlinigen, unten abgerundeten Patte und einem Knopfe bedeckt ist.

Die Aermel, nicht geschlitzt, sind mit einem 9 *cm* breiten Aufschlage aus dem gleichen Tuche besetzt.

Der Kragen ist mit gleichem Tuche gefüttert und so geschnitten, daß er umgelegt, rückwärts in der Mitte und an beiden vorderen, rechtwinkeligen Ecken nächst den Reverstheilen eine Breite von 4 *cm* hat.

Die Distinction besteht auf dem Aermelaufschlage in Silberborden, respective Börbchen und zwar:

a) für die 8. Uniformclasse ein 7 *mm* breites Börbchen,
b) für die 7. Uniformclasse zwei und
c) für die 6. Uniformclasse drei derlei Börbchen, welche durch 2 *mm* breite, schwarzseidene Streifchen zusammengewebt sind.
d) für die 5. Uniformclasse eine 3·3 *cm* breite Borde, längs deren oberen Rand ein 7 *mm* breites Börbchen durch einen 2 *mm* breiten, schwarzseidenen Streifen angewebt ist,
e) bei der 4. Uniformclasse eine gleiche Borde, an welche mittelst 2 *mm* breiten, schwarzseidenen Streifen zwei 7 mm breite Börbchen angewebt sind,

f) bei der 3. Uniformclasse eine gleiche Borde, an welcher mittelst 2 mm breiten, schwarzseidenen Streifen drei 7 mm breite Bördchen angewebt sind,
g) bei der 2. Uniformclasse eine 5·3 cm breite Borde, an welche ein 7 mm breites Bördchen angewebt ist und
h) bei der 1. Uniformclasse eine gleiche Borde, an welche zwei 7 mm breite Bördchen angewebt sind.

§. 15. Das **Beinkleid**, für alle Classen gleich, ist aus blaugrauem Tuche, an den äußeren Längsnähten mit einem Vorstoße aus gleichem Tuche.

Im Sommer kann das Beinkleid aus segeltuchfärbigem Schafwollstoffe oder aus weißem oder ungebleichtem einfärbigen Waschstoffe getragen werden.

§. 16. Die **Kappe** ist aus dunkelblauem Tuche mit schwarzem moire antique Bande und schwarzledernem Schilde, vorne mit einem doppelgeflügelten Rade.

Das Sturmband wird von zwei versilberten Knöpfen, von derselben Prägung, wie die Uniformknöpfe, gehalten.

Auf dem moire antique Bande befinden sich bei der 1. und 2. Uniformclasse drei Silberbördchen von 7 mm Breite.

Bei der 3., 4. und 5. Uniformclasse zwei solche Bördchen und bei der 6., 7. und 8. Uniformclasse ein solches Bördchen.

Der Verkehrsdienstthuende Beamte hat dieselbe Kappe, jedoch statt aus blauem, aus rothem Tuche zu tragen.

§. 17. Die **Weste** besteht aus feinem, dunkelblauem Tuche, der Rückentheil aus schwarzem Canevas, ist vorn vom Halse herab gegen die Brust 2—4 cm tief ausgeschnitten und wird mit acht am vorderen Rande des rechtsseitigen Brusttheiles angebrachten, kleinen versilberten Metallknöpfen (mit der gleichen Prägung wie die Knöpfe auf dem Rocke) geschlossen. Beide Brusttheile sind an der vorderen, unteren Ecke schräg abgestutzt und an der Außenseite mit je einer wagrechten Tasche versehen, deren Mündung mit einer 2 cm breiten Tuchleiste besetzt ist. Der Rückentheil ist in der Mitte 7 cm lang geschlitzt und mit einer Taillespange und Schnalle versehen.

§. 18. Der **Paletot** ist wie bei der Gala-Uniform.

§. 19. Die **Halsschleife**, aus schwarzem Seidenstoffe 2·2 cm breit, 77—80 cm lang, an beiden Enden mit rechtwinkeliger Spitze, wird vorne in einen Knopf mit zwei kurzen Schleifen und Enden gebunden.

§. 20. Das **Hemd** ist aus weißem Stoffe.

§. 21. **Hut** und **Degen** werden in der Regel zur Commode-Uniform nicht getragen.

§. 22. Jeder Eisenbahnverwaltung steht frei zu bestimmen, in welchen Stationen von geringerer Bedeutung, dann bei welchen Dienstverrichtungen überhaupt statt des Commode-Uniformrockes (§. 14) eine **Jacke** (Sacco) getragen werden darf.

Dieselbe ist aus dunkelblauem, feinem Tuche mit Umlegkragen aus gleichem Tuche, dem Körper bequem anliegend, bei natürlich herabhängenden Armen um circa 7 cm über den Rand der Aermelmündung hinausragend.

Die Jacke ist mit zwei Reihen von je fünf gleichweit von einander entfernten, versilberten Metallknöpfen (gleich den auf der Uniform angebrachten) versehen. Die beiden obersten Knöpfe sind 3 cm unter dem Kragenansatze und die beiden untersten circa 20 cm ober dem unteren

Rande der Jacke derart angesetzt, daß, wenn die Jacke zugeknöpft ist, die beiden Knopfreihen circa 10—12 *cm* von einander entfernt sind.

An jedem Vordertheile der Jacke ist an der Außenseite, 18 *cm* vom Vorderrande und 20—22 *cm* vom Unterrande entfernt, eine wagrechte mit einer 7 *cm* breiten Patte bedeckte Tasche eingesetzt. Der Rückentheil der Jacke ist aus zwei Stücken zusammengesetzt und unten an der mittleren Naht 8—10 *cm* geschlitzt. An der Futterseite des linken Brusttheiles ist eine 13 *cm* breite Brusttasche eingesetzt. Die Aermel sind beim Handgelenke nicht geschlitzt und mit einem 9 *cm* breiten Aufschlage besetzt. Der Kragen ist mit gleichem Tuche gefüttert und so geschnitten, daß er umgelegt, rückwärts in der Mitte und an beiden vorderen, rechtwinkeligen Ecken nächst den Reverstheilen eine Breite von 4 *cm* hat.

Diese Jacke (Sacco) ist, ohne Distinction am Kragen oder Aermelaufschlage, für alle Uniformclassen gleich.

Hut und Degen dürfen zu dieser Jacke nicht getragen werden.

III. Beschreibung der Uniform der Aspiranten.

§. 23. Die Gala- und Commode-Uniform, inclusive der Jacke, ist für die Aspiranten vollkommen gleich jener der 8. Uniformclasse der Beamten, mit der Ausnahme, daß am Kragen der Gala-Uniform, auf dem Aermelaufschlage der Commode-Uniform und auf der Kappe, eine Distinction mittelst Rosetten (Ringen), respective Silberbördchen entfällt.

IV. Beschreibung der Uniform der Unterbeamten.

A. Gala-Uniform.

§. 24. Der Uniformrock, ist gleich dem, für Beamte nach der 6. bis 8. Uniformclasse vorgeschriebenen, mit dem Unterschiede, daß die Rosetten (Ringe) am Kragen (für Staatseisenbahnbedienstete und für Privateisenbahnbedienstete) nicht aus Silber, sondern aus weißer Seide mit orangegelber Tuchunterlage sind, außerdem ist am unteren Rande des Kragens bei allen Unterbeamten eine 2 *cm* breite silbergraue Seidenborde angebracht.

Die Unterbeamten in der 3. Uniformclasse haben eine Rosette (Ring), in der 2. Uniformclasse zwei und in der 1. Uniformclasse drei Rosetten (Ringe) am Kragen.

§. 25. Das Beinkleid ist aus blaugrauem Tuche, an den äußeren Längsnähten mit einem Vorstoß aus gleichem Tuche.

§. 26. Statt des für Beamte vorgeschriebenen Hutes wird auch zur Gala-Uniform von den Unterbeamten eine Kappe, gleich der für Beamte der 8. Uniformclasse, mit dem Unterschiede getragen, daß das Bördchen auf dem schwarzen Bande, dann das geflügelte Rad nicht aus Silber, sondern aus silbergrauer Seide hergestellt sind.

§. 27. Ein Degen wird von dem Unterbeamten nicht getragen.

§. 28. Paletot, Cravatte und Handschuhe, sind gleich den für Beamte vorgeschriebenen.

B. Commode-Uniform.

§. 29. Der Rock, ist gleich dem für Beamte der 6. bis 8. Uniformclasse vorgeschriebenen, mit dem Unterschiede, daß am Aermelaufschlage eine 2 *cm* breite Borde aus silbergrauer Seide und außerdem bei Unter-

beamten der 3. Uniformclasse ein 7 *mm* breites silbergraues Seidenbördchen, bei jenen der 2. Uniformclasse zwei und endlich bei jenen der 1. Uniformclasse drei derlei Seidenbördchen angebracht sind.

Die Borde und die Bördchen sind mit 2 *mm* breiten schwarzseidenen Streifen zusammengewebt.

§. 30. Die Jacke ist gleich der für Beamte vorgeschriebenen, mit dem Unterschiede, daß sich am Aermelaufschlage eine 2 *cm* breite silbergraue Seidenborde befindet.

§. 31. Das Beinkleid, ist gleich dem für die Gala-Uniform. Im Sommer kann dasselbe auch aus segeltuchfärbigem Schafwollstoffe oder aus weißem oder ungebleichtem einfärbigen Waschstoffe getragen werden.

§. 32. Kappe, Paletot und Handschuhe, sind wie für die Gala-Uniform der Unterbeamten.

Weste, Halsschleife und Hemd, sind wie bei der Commode-Uniform der Beamten.

§. 33. Es wird jeder Bahnverwaltung die Entscheidung überlassen, welche ihrer in die Unterbeamtenkategorie gehörenden Bediensteten die Gala-Uniform zu tragen haben und welche bloß die Commode-Uniform, eventuell statt des Rockes der Commode-Uniform bloß die Jacke erhalten.

V. Beschreibung der Uniform der Unterbeamtenstellvertreter.

§. 34. Die Gala- und Commode-Uniform, inclusive der Jacke für die Unterbeamtenstellvertreter, ist vollkommen gleich jener der Unterbeamten, mit dem Unterschiede, daß am Kragen der Gala-Uniform die Rosetten (Ringe), auf dem Aermelaufschlage der Commode-Uniform und Jacke, die Distinction mittelst der 7 *mm* breiten seidenen Bördchen und ebenso das Seidenbördchen auf der Kappe entfallen.

2. Bestimmungen über die Erfüllung der Wehrpflicht.

§. 26 des Wehrgesetzes vom 5. December 1868, RGB. Nr. 151:

Die im Verbande des stehenden Heeres (Kriegsmarine) oder der Landwehr stehenden Beamten des Staates, der Allerhöchsten Privat-, Familien- und Aviticalfondsgüter, die Beamten der öffentlichen Fonds-, der Landes- und Bezirksvertretungen und der mit der politischen Verwaltung betrauten Gemeinden, wenn für diese Dienststellen der Nachweis der Vollendung der rechts- und staatswissenschaftlichen Studien erfordert wird, weiters die Professoren und Lehrer an öffentlichen und mit dem Rechte der Oeffentlichkeit ausgestatteten Unterrichtsanstalten, wozu auch die Volksschulen zählen, können im Falle eines Krieges in der zur Handhabung des Verwaltungsdienstes und zum Unterrichte unentbehrlichen Anzahl

über Antrag der betreffenden Fachminister, mit Bewilligung es Kaisers in ihren Anstellungen belassen werden.

Die gleiche Bestimmung gilt für die Angestellten der Post-, Telegraphen- und Eisenbahndienste, insoweit dieselben für die Aufrechthaltung des Betriebes unentbehrlich sind.

Das Landesvertheidigungs-Ministerium hat um die Verfügung ersucht, daß den politischen Bezirksbehörden, in deren Gebieten Eisenbahnbauten vorgenommen werden, im Monate December Verzeichnisse über jene männlichen Arbeiter, welche mit Ablauf des betreffenden Kalenderjahres das 19., 20. und 21. Jahr zurückgelegt haben werden, übermittelt werden.

Da nun eine Evidenzhaltung dieser militärpflichtigen Arbeiter auf eine andere Weise nicht leicht möglich ist, so werden die Verwaltungen aufgefordert, den Bauunternehmungen, oder falls Bauten in eigener Regie vorgenommen werden sollten, den leitenden Ingenieuren, die nöthigen Weisungen wegen unmittelbarer Vorlage dieser Verzeichnisse an die politischen Bezirksbehörden zu ertheilen: dieselben hätten nebst den Vor- und Familiennamen das Geburtsjahr, Geburtsort, Bezirk und Land, die Heimat (Ort, Bezirk und Land), dann den Aufenthalt (Ort, Bezirk und Land) zu enthalten. (HM. 17. März 1870, Z. 5192, CB. 1870 : 26.)

Das Ministerium für Landesvertheidigung hat sich über hierortige Anregung zur Einführung eines Turnus, welcher die gleichzeitige Einberufung aller landwehrpflichtigen Bahnbediensteten einer und derselben Bahnanstalt zu den Waffenübungen verhindern soll, unter der Bedingung bereit erklärt, daß die betreffende Bahnanstalt die in ihrem Dienste stehenden landwehrpflichtigen Individuen bis Mitte Juli jeden Jahres namhaft mache.

Das Reichs-Kriegsministerium, bei welchem eine analoge Verfügung bezüglich der dem stehenden Heere angehörigen Bahnbediensteten angeregt wurde, hat derselben keine Folge gegeben, indem von den 7 Reservejahrgängen stets nur die Mannschaft dreier Jahresclassen den Waffenübungen beigezogen werde, also der größere Theil der Reservemänner beurlaubt bleibe, daher die Einberufung zur periodischen, auf höchstens 4 Wochen beschränkten Waffenübung nur den kleineren Theil der bei einer Eisenbahn bediensteten Reservemänner berühre. Eine Betriebsstörung könne dieses umsoweniger herbeiführen, als die Bahnanstalten, welche den Zeitpunkt der jeweiligen Einberufung der bediensteten Reservemänner aus den Militärpässen entnehmen können, bei Zeiten in der Lage seien, die erforderlichen Maßregeln zu treffen.

Auch hat das Reichs-Kriegsministerium darauf hingewiesen, daß es im Interesse des Bahndienstes gelegen wäre, erledigte Dienstposten vorherrschend solchen Individuen zuzuwenden, welche ihrer gesetzlichen Militärpflicht bereits entsprochen haben. (HM. 22. October 1872, Z. 26946, CB. 1872 : 91.)

Das Ministerium für Landesvertheidigung findet in Uebereinstimmung mit dem Reichskriegsministerium zu verordnen, daß bei Einberufungen der dem Verbande des stehenden Heeres (Kriegsmarine) und der Landwehr angehörigen Eisenbahnbediensteten zur activen Dienstleistung, periodischen Waffenübung oder Controlsversammlung (insoferne diese letztere mittelst der *Einberufungskarte* stattfindet), sowie bei Vorladungen von *Wehrpflichtigen der vorbezeichneten* Kategorie zur Verbüßung einer von

der politischen oder militärischen Evidenzbehörde verhängten Strafe, von diesen Einberufungen oder Vorladungen gleichzeitig der unmittelbare Vorgesetzte der Betreffenden von Seite der politischen Evidenzbehörde in Kenntniß zu setzen ist.

Aus Anlaß der Schwierigkeiten, welche bei dem bisher beobachteten Vorgange bezüglich der turnusweisen Einberufung der bei Eisenbahnen bediensteten Landwehrmänner (Landesschützen) zu den jährlichen Waffenübungen zu Tage getreten sind, hat das Ministerium für Landesvertheidigung unterm 27. August d. J., Z. 10555—2327 IV, die nachstehenden Bedingungen bekannt gegeben, von welchen künftighin die turnusweise Einberufung solcher landwehrpflichtigen Personen abhängig gemacht werden muß.

1. Die Verzeichnisse, in welchen die bahnbedienstete Mannschaft aufgeführt wird, müssen den Namen, das Assentjahr, die Aufenthaltsstation und das zuständige Landwehr- (Landesschützen-) Bataillon des Mannes enthalten.

2. Diese Verzeichnisse sind des Zeitgewinnes wegen von nun an von den Bahndirectionen directe an die Landwehrcommanden zuzustellen, daher jedem Landwehrcommando nur die dem zuständigen Bereiche angehörige Mannschaft namhaft zu machen ist.

Diesem nach ist von jeder Bahndirection für jedes Landwehr- (Landesvertheidigungs-) Commando ein eigenes Verzeichniß zu verfassen.

3. Sind die in Rede stehenden Verzeichnisse bis Ende März*) jeden Jahres den Landwehrcommanden zuzustellen. (HM. 29. September 1874, Z. 28444, CB. 1874 : 113.)

Das Ministerium für Landesvertheidigung hat Behufs Durchführung der Bestimmungen des §. 26 des Wehrgesetzes vom 5. December 1868, RGB. Nr. 151, die Modalitäten der speciellen Evidenthaltung jener im Verbande des stehenden Heeres (der Kriegsmarine) und der (beiderseitigen) Landwehr befindlichen wehrpflichtigen Personen, welche im Falle eines Krieges mit Allerh. Bewilligung in ihren Anstellungen belassen werden können, anher mitgetheilt.

Die Bestimmungen des citirten Paragraphen finden sohin Anwendung auf die Beamten und Diener der Eisenbahnen, mögen sie dem stehenden Heere (Kriegsmarine) oder der (beiderseitigen) Landwehr, dem Ober-, Unterofficiers- oder Mannschaftsstande angehören, im Reserve-, Ersatzreserve- oder Urlauberstande sich befinden, oder zu den Militärbeamten (z. B. Militär-, Cassen- oder Verpflegsaccessisten in der Reserve) zählen.

Die Belassung in ihrer Anstellung im Falle eines Krieges kann jedoch den Angestellten nach dem Gesetze nur insoweit zugestanden werden, als dieselben für die Aufrechthaltung des Betriebes unentbehrlich sind.

Da dem Interesse der Staatsvertheidigung und größtmöglichen Wehrfähigkeit des Reiches alle anderen Dienstesinteressen unbedingt unterzuordnen sind, so muß die in Rede stehende Enthebung der Wehrpflichtigen von der Einrückung im Kriegsfalle auf das zulässige Minimum beschränkt werden.

Hienach hat sich die Verwaltung bei Abfassung der dießbezüglichen Verzeichnisse über die dort in dienstlicher Verwendung stehenden, im Kriegsfalle als für den Geschäftsbetrieb unentbehrlich in ihren Anstellungen zu belassenden Wehrpflichtigen zu benehmen und bei Ausfüllung der nach den mitfolgenden Formularien A und C einzurichtenden Verzeichnisse

*) Dieser Termin wurde durch Erl. d. Min. f. Landesverth. vom 17. Juni 1875, CB. 1875 : 91, festgestellt.

diejenigen Personen namhaft zu machen, welche auch nach beendeter
ſtrung noch unbedingt unentbehrlich erſcheinen; ad C hingegen die-
einzutragen, welche im Kriegsfalle nur bis zur Beendigung der
ſtrung auf ihren Dienſtpoſten zu verbleiben, dann aber zur activen
rdienſtleiſtung einzurücken haben. Die ausgefüllten Verzeichniſſe
ngſtens binnen 14 Tagen vorzulegen und es iſt die geeignete Vor-
zu treffen, daß **ſolche Verzeichniſſe jährlich mit 1. Fe-
in Vorlage gebracht werden können.** (HM. 16. Auguſt
Z. 1068.)
ie ich aus einer Mittheilung des Miniſteriums für Landesver-
ung erſehen habe, iſt das Bedenken zur Sprache gekommen, daß die
hen Evidenzbehörden nicht im Stande ſein werden, der Verordnung
nannten Miniſteriums vom 9. April 1874, Z. 17968—3424 II,
ngt zu entſprechen, und die gleichzeitige Verſtändigung der un-
aren Vorgeſetzten von der Einberufung oder Vorladung wehr-
ger oder anläßlich der Wehrpflicht in Strafe verfallener Eiſen-
bienſteten in allen Fällen pünktlich und ſchnell durchzuſetzen, und
us dem Grunde, weil es den politiſchen Behörden nicht bekannt,
is den denſelben vorliegenden Evidenzhaltungsverzeichniſſen und
iſen nicht zu entnehmen iſt, ob und welche Wehrpflichtige der an-
ten Kategorie überhaupt im Eiſenbahndienſte und in welchem Zweige
n, beziehungsweiſe unter welchem unmittelbaren Vorgeſetzten dieſe
ſteten in Verwendung ſtehen.
n dieſe Schwierigkeit einigermaßen zu vermindern, fordere ich
hnverwaltung mit Beziehung auf die hierortige Verfügung vom
ril 1874, Z. 12801, auf, ein vollſtändiges Verzeichniß über ſämmt-
r Militärverbande ſtehende Bedienſtete zu führen, aus dieſem Ver-
ſe jeden ſolchen Bedienſteten ſeiner zuſtändigen politiſchen Er-
gsbehörde namhaft zu machen, und in Hinkunft von jeder Aufnahme
ntlaſſung eines Urlaubers, Reſerviſten oder Landwehrmannes ſeine
ige politiſche Ergänzungsbehörde zu verſtändigen.
zwiſchen hat bereits das Landesvertheidigungs-Miniſterium die Ver-
ng getroffen, daß im Wege der Landesſtellen die politiſchen Evidenz-
n angewieſen werden, bei Einberufung zur Waffenübung ꝛc. ſolcher
er, Reſerviſten und Landwehrmänner für den Fall, als deren
lbare Vorgeſetzte dieſen Behörden nicht bekannt ſind, die bezügliche
ilung der betreffenden Eiſenbahndirection zu machen. (HM. 3. Mai
Z. 31741 ex 1874, CB. 1875 : 53.)
it Bezugnahme auf den hierortigen Erlaß vom 31. Juli 1876,
8 HM., wird dem Verwaltungsrathe in Betreff der Durchführung
26 des Wehrgeſetzes (ungariſcher Geſetzartikel XL vom Jahre 1868)
hendes mitgetheilt:
Die im Mobiliſirungsfalle in ihren Civilanſtellungen **dauernd**
ſſenden wehrpflichtigen Perſonen ſind alljährlich in ein nach dem
übermittelten Muſterformulare A zu verfaſſendes Verzeichniß auf-
en.
Dieſe von den zum Handelsminiſterium reſſortirenden Behörden,
en, und Unternehmungen eingelangten Verzeichniſſe nach lit. A
ach gepflogenem Einvernehmen mit dem k. und k. Reichs-Kriegs-
rium, beziehungsweiſe dem betreffenden Landesvertheidigungs-
rium, im Monate Februar allerhöchſten Ortes zu unterbreiten.
I. Die in Folge der allerhöchſten Entſchließung von der Einrückung
n wehrpflichtigen Perſonen werden von dem Handelsminiſterium
ichs-Kriegs-, beziehungsweiſe dem betreffenden Landesvertheidigungs-
rium ſogleich mittelſt eines Geſammtverzeichniſſes nach dem For-
B namhaft gemacht.

Unter Einem erfolgt auch die Verständigung der unterstehenden Behörden, Anstalten und Unternehmungen von dieser allerhöchsten Entschließung.

Die Giltigkeit derselben bezüglich der Belassung der betreffenden wehrpflichtigen Personen in ihren Anstellungen dauert bis Ende März des nächsten Jahres.

IV. Diejenigen im Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsdienste angestellten Wehrpflichtigen, welche nur bis zur Beendigung der Mobilisirung in ihren Anstellungen belassen werden sollen, dann aber zur Militärdienstleistung einzurücken hätten, sind mittelst abgesonderter Verzeichnisse nach dem Musterformulare C dem Handelsministerium namhaft zu machen, und werden von diesem dem Reichs-Kriegs- und dem Landesvertheidigungs-Ministerium mitgetheilt.

Die Einholung einer allerhöchsten Schlußfassung bezüglich dieser Kategorie der wehrpflichtigen Bediensteten ist nicht erforderlich, sondern wird die Belassung derselben bis zum 26. Mobilisirungstage vom Reichs-Kriegs-, beziehungsweise dem betreffenden Landesvertheidigungs-Ministerium im eigenen Wirkungskreise verfügt und dem Handelsministerium bekannt gegeben, welches hievon die unterstehenden Behörden, Anstalten und Unternehmungen verständigt.

Die in ihren Anstellungen dauernd oder bis zum 26. Mobilisirungstage zu belassenden wehrpflichtigen Personen werden vom Reichs-Kriegs-, beziehungsweise von dem betreffenden Landesvertheidigungs-Ministerium den Ergänzungsbezirksbehörden, Landwehr- (Landesschützen-) Evidenthaltungen und beziehungsweise Honveddistrictscommanden bekannt gegeben, und diese militärischen Unterbehörden sind verpflichtet, ihrerseits die politischen Behörden, beziehungsweise Gemeindevorsteher entsprechend zu verständigen.

V. Die im Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsdienste angestellten (nicht befreiten) Wehrpflichtigen werden bei Eintritt der Demobilisirung mit Beschleunigung von der activen Militärdienstleistung enthoben. Um die in Rede stehende Evidenthaltung künftighin in vollkommener Uebereinstimmung mit diesen Bestimmungen durchführen zu können, wird dem Verwaltungsrathe Nachstehendes zur genauen Danachachtung bekannt gegeben.

1. Die Verzeichnisse über die nach §. 26 des Wehrgesetzes zu behandelnden wehrpflichtigen Bediensteten sind längstens bis zum 15. Jänner 1878 in dreifacher Ausfertigung anher vorzulegen.

Die Ausfertigung hat auf Bögen von dem gleichen Formate und der gleichen Beschaffenheit, wie das mitfolgende Formulare A und C, zu erfolgen. Der Gleichförmigkeit halber sind auf einer vollen Seite 16 Personen zu verzeichnen.

Die Wehrpflichtigen vom Stande a des Heeres (Kriegsmarine, Ersatzreserve), b der k. k. Landwehr und, wenn solche vom Stande c der königl. ungarischen Landwehr vorhanden, sind je auf abgesonderten Bögen zu verzeichnen, und darf ein Verzeichniß nur je eine dieser drei Kategorien enthalten, weil aus diesen Partikularausweisen die drei an das Reichs-Kriegs-, das k. k. und das königl. ungarische Landesvertheidigungs-Ministerium zu übermittelnden Totalausweise zusammengestellt werden.

Dieß bezieht sich sowohl auf die Verzeichnisse nach Formulare lit. A als auch auf jene nach Formulare lit. C. Wenn demnach beispielsweise eine Eisenbahn- oder Dampfschiffahrtsunternehmung unter ihren nach §. 26 WG. zu behandelnden wehrpflichtigen Bediensteten solche vom Stande des k. und k. Heeres, der k. k. Landwehr und der königl. ungarischen Landwehr und in jeder dieser drei Kategorien wieder dauernd und zeitlich zu

Befreiende hätte, so wären sechs Verzeichnisse (je drei nach lit. A und je drei nach lit. C), und zwar jedes derselben in drei Parien (zusammen also 18 Exemplare) vorzulegen.

2. Bei Aufnahme der betreffenden Individuen in die Verzeichnisse ist rücksichtlich der in die vorgezeichneten Rubriken einzutragenden Namen und Daten mit der allergrößten Aufmerksamkeit und Genauigkeit vorzugehen. Keine der Rubriken darf unausgefüllt bleiben und ist genau die durch die Rubrikenüberschrift geforderte Angabe einzusetzen.

Die Angaben für die Rubriken 2a und b und 3a, b, c, insbesondere Standeszuständigkeit, Charge und Dienstzeit sind auf Grund der Militär- und Landwehrpässe, beziehungsweise Widmungsscheine der Ersatzreserve festzustellen und einzutragen, weil sonst nachträglich zahlreiche Correspondenzen aller betheiligten Factoren erforderlich wären, um die vorgekommenen Anstände zu beheben.

Die im abgelaufenen Jahre gemachte Erfahrung hat herausgestellt, daß sehr viele Individuen, welche bereits in den Stand der Landwehr übersetzt worden waren, in die Verzeichnisse über die Wehrpflichtigen vom Stande des Heeres aufgenommen worden sind.

Nachdem den mit Ende December jedes Jahres in die Landwehr zu übersetzenden Wehrpflichtigen schon bei den im Spätherbste stattfindenden Controlsversammlungen, noch vor der Ausfertigung des Landwehrpasses der Landwehrtruppenkörper, zu welchen sie übersetzt werden, bekannt gegeben wird, so kann auch die Sicherstellung dieser Daten keinen erheblichen Schwierigkeiten unterliegen.

In wiederholten Fällen ist es auch vorgekommen, daß nicht die Daten der Assentirung, sondern jene der Uebersetzung in die Reserve, und auch diese mitunter ungenau eingetragen waren. Dadurch wird die Feststellung der Identität der wehrpflichtigen Personen erschwert, und werden bei den in den Truppenkörpern zahlreich vorkommenden gleichlautenden Namen Verwechslungen verursacht.

Auf eine richtige und vollkommen zuverlässige Angabe der das Militär- (Landwehr-)Dienstverhältniß betreffenden Daten muß mit allem Nachdrucke unbedingt hingewirkt werden, weil sonst die in Rede stehende Evidenzhaltung nie entsprechend durchgeführt werden kann und der eigentliche Zweck derselben vereitelt wird.

Als ein zweckmäßiges Mittel, um stets die volle Evidenz über die Militär- oder Landwehrdienstverhältnisse der Bediensteten zu erhalten, empfiehlt sich daher die Anlage eines Katasters über sämmtliche Wehrpflichtige, in welchem die in dieser Beziehung sich ergebenden Veränderungen fortlaufend vorgemerkt und alle Angaben bis auf den letzten Tag in Richtigkeit erhalten werden.

3. Bei der Aufnahme der Wehrpflichtigen in die Verzeichnisse ist sich auf das Maß des unumgänglichsten Bedarfes zu beschränken, weil das militärische Interesse die Heranziehung der thunlichst größten Zahl der wehrpflichtigen Individuen im Kriegsfalle erheischt.

Aus militärischen Dienstesrücksichten konnte daher im abgelaufenen Jahre der, wenn auch nur zeitweiligen Belassung in ihren Anstellungen im Mobilisirungsfalle rücksichtlich derjenigen Wehrpflichtigen nicht zugestimmt werden, welche im Heere als Officiere und zum Officiersstellvertreterdienste designirte Unterofficiere, als einjährig Freiwillige, als Fahrkanoniere, Pioniere, Unterofficiere der Sanitätstruppe und des Militärfuhrwesencorps, Beamte und Gesellen der Militärverpflegsbranche, dann zur Maschinenbedienung auf Kriegsschiffen für den Militärdienst unentbehrlich sind.

Dasselbe war rücksichtlich der Officiere und der zur Leistung des Officiersdienstes bestimmten Cadetten und Unterofficiere der beiden Land-

wehren der Fall, wenigstens insoweit deren dauernde Belassung in ihren Anstellungen in Frage kam.

Da gemäß §. 26, Absatz 2, des Wehrgesetzes nur die „Angestellten" im Post-, Telegraphen- und Eisenbahndienste (und in Folge nachträglicher Bestimmung auch im Dampfschiffahrtsdienste) und auch diese nur insoweit Anspruch auf die in Rede stehende Begünstigung haben, als dieselben für die „Aufrechthaltung" des „Betriebes" unentbehrlich sind, so kann diese Begünstigung auf solche Wehrpflichtige, welche nicht auf definitiven Dienstposten oder nicht im eigentlichen Betriebsdienste, sondern im Administrativ-, Rechnungs- und Kanzleimanipulationsdienste oder auf Dienstposten verwendet werden, für welche eine besondere Schulung nicht erforderlich und ein Ersatz durch andere Personen leichter möglich ist, nicht ausgedehnt werden.

Dieß gilt namentlich von provisorischen und Aushilfsbeamten, Diurnisten, Schreibern, Eleven, Aspiranten, Volontären, Pflanzschülern und Lehrlingen. Ferner von Stationsaufsehern, Aviseuren, Portieren, Thor- und Nachtwächtern, Stations-, Kanzlei-, Bureau-, Saal-, Schul- und Magazinsdienern; desgleichen von Ofenheizern, Zimmerputzern, Gepäckträgern, Verschiebern und Wagenschiebern (mit Ausnahme der Partieführer und Oberwagenschieber), von Magazinsaufpassern, Magazins-, Stations- und Kohlenarbeitern, von Arbeitern ohne nähere Bezeichnung und Taglöhnern, endlich von Laboranten, Lithographen und Druckern.

Es ist daher auch die allgemeine Bezeichnung „Beamter" in den Verzeichnissen nicht genügend, um die Beschäftigung beziehungsweise die Unentbehrlichkeit daraus erkennen zu können.

4. Bei der in der Rubrik 5 der Verzeichnisse nach Formulare lit. A einzutragenden Motivirung der Unentbehrlichkeit jedes Einzelnen auf seinem Dienstposten erscheint es nicht zulässig, die Unentbehrlichkeit durch eine Gesammtmotivirung zu begründen, da bei jedem Einzelnen die Unentbehrlichkeit ob seines zu leistenden Dienstes geprüft werden muß. Zur Erleichterung der Uebersicht und der Prüfung können jedoch die Namen nach der Gleichartigkeit der Verwendung der betreffenden Personen im Betriebsdienste gruppirt werden.

5. Veränderungen, welche sich nach der Einsendung der Verzeichnisse bei den darin aufgenommenen Wehrpflichtigen durch Transferirung, Todesfall oder Dienstesaustritt ergeben, sind mit thunlichster Beschleunigung anher mitzutheilen.

Jene Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsbediensteten, deren Anstellungsort nicht in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, sondern in den Ländern der ungarischen Krone gelegen ist, sind in die hieher vorzulegenden Verzeichnisse nicht aufzunehmen, sondern dem königl. ungarischen Ministerium für öffentliche Arbeiten und Communicationen einzugeben. (HM. 26. December 1877, Z. 38145.)

Aus Anlaß eines vorgekommenen Falles hat das Reichs-Kriegsministerium mittelst Note vom 16. Juli l. J., Abtheilung 2, Nr. 4174, anher mitgetheilt, daß die wehrpflichtigen Bahnbediensteten, deren Belassung auf ihren Dienstposten im Mobilisirungsfalle **bis zur Beendigung derselben** bewilligt wurde, wenn ihre Heranziehung zur activen Militärdienstleistung erforderlich ist, gleich allen anderen Wehrpflichtigen einberufen werden, — die betreffende Bahnverwaltung jedoch, insoferne sie die ämtliche Verständigung über die bewilligte zeitweilige Belassung eines Einberufenen auf seinem Dienstposten erhalten hat, denselben anstandslos bis spätestens zum 26. Mobilisirungstage im Eisenbahndienste rückbehalten kann und erst dann zur Einrückung anweisen muß. (HM. 2. August 1878, Z. 21142, CB. 1878 : 101.)

Im Nachhange zu dem h. o. Erlasse vom 2. August 1878, Nr. 21142, gebe ich dem Verwaltungsrathe bekannt, daß auch die der k. k. und

ungarischen Landwehr angehörigen Bediensteten, deren Belassung auf en Dienstposten bis zum 26. Mobilisirungstage bewilligt wurde, wenn e Heranziehung zur activen Militärdienstleistung im Mobilisirungsfalle rderlich ist, gleich allen anderen landwehrpflichtigen Individuen einufen werden, und zwar bei einer theilweisen Mobilisirung mittelst iberufungskarten, bei einer allgemeinen Mobilisirung hingegen ohne stellung von solchen Karten durch allgemeine Kundmachung, resp. ffeneinberufung.

Der Verwaltungsrath kann jedoch derartige Wehrpflichtige, insoferne die amtliche Verständigung über die zeitliche Befreiung derselben erten hat, anstandslos bis spätestens zum 26. Mobilisirungstage im nste zurückbehalten, muß dieselben jedoch dann, ohne eine weitere ielle Aufforderung abzuwarten, zur Einrückung anweisen. (HM. 17. Feuar 1879, Z. 23908 ex 1878, CB. 1879 : 26.)

Das Reichs-Kriegsministerium und das Ministerium für Landestheidigung haben ihre Bereitwilligkeit erklärt, jene wehrpflichtigen enbahnbediensteten, die nur bis zum 26. Mobilisirungstage von der rrückung befreit wurden, gegebenen Falls, nach Maßgabe der diesßigen Anforderungen an die betreffenden Verkehrslinien, auch über diesen tpunkt hinaus, für die Dauer der Nothwendigkeit auf ihren Dienstposten belassen.

Da diese eventuell in Aussicht genommene Verfügung durch die thatlichen Verhältnisse im Mobilisirungsfall bestimmt werde, müsse die sführung dieses principiell gegebenen Zugeständnisses selbstverständlich n Zeitpunkte vorbehalten bleiben, welcher die Beurtheilung der Nothndigkeit wie des Umfanges dieser Maßregel ermögliche. (HM. 6. August '9, Z. 16732, CB. 1879 : 95.)

Da nach dem Gesetze vom 1. Juli 1872, RGB. Nr. 68, §. 15 al. 3, den gesetzlichen zwei-, bezw. dreiwöchentlichen Waffenübungen noch ein s- und Abrüstungstag eingerechnet werden muß, sonach die Zeit, welche Mannschaft bei der Truppe zubringt, sich auf 16, bezw. 23 Tage erckt, so wird die Verwaltung über Ersuchen des genannten Ministeriums geladen, das Erforderliche zu veranlassen, daß den zur Waffenübung rückenden Landwehrpersonen, ohne Einrechnung der Hin- und Retourse, der Urlaub stets auf die ganze Dauer der Waffenübung d. i. 16, w. 23 Tage bewilligt werde. (HM. 24. August 1881, Z. 22789, . 1881 : 102.)

Das Landesvertheidigungs-Ministerium hat der Anregung einer österchischen Bahnverwaltung entsprechend, die unterstehenden Behörden, uppen und Anstalten angewiesen, die Einberufungskarten für die zu Waffenübungen einzuberufenden Bahnbediensteten künftighin derart szufüllen, daß zu den Waffenübungen auch je ein Aus- und Abrüstungsgerechnet, demnach die Frist für die Einberufung sofort auf 16, bejungsweise 23 Tage festgestellt werde. (HM. 10. August 1882, Z. 28095, . 1882 : 97.)

Um die Austragung der auf die Waffenübungsenthebung von Landhrpersonen abzielenden Agenden zu vereinfachen und zu beschleunigen, rde laut Mittheilung des Ministeriums für Landesvertheidigung vom December 1886, Z. 18282/3932 IV, die bisher diesem Ministerium h dem drittletzten Alinea im §. 27 des Statuts für die k. k. Landwehr behaltene Entscheidung über Enthebungsansuchen für die im öffentlichen enste stehenden Personen der Landwehr in erster Instanz den Landwehrmanden übertragen und wurden dieselben zugleich aufgefordert, die sfalls an sie gelangenden Einschreiten der Behörden 2c. um Verlegung Waffenübungstermines oder gänzliche Enthebung eines Beamten von

der Waffenübung, soweit es die Interessen des militärischen Dienstes, unter Bedachtnahme auf eine (bei Officieren) etwa gebotene Ersatzzuweisung gestatten, in Berücksichtigung zu ziehen. (HM. 31. Jänner 1887, Z. 48517 ex 1886.)

3. Befreiung vom Geschwornenamte.

Gesetz vom 23. Mai 1873, RGB. Nr. 121.

§. 5. Zu dem Geschwornenamte sind nicht zu berufen:

. . . 5. die bei dem Eisenbahn-, Telegraphen- und Dampfschifffahrtsbetriebe beschäftigten Personen.

§. 6. Die Urliste muß wenigstens 8 Tage lang an dem Amtssitze des Gemeindevorstehers zu jedermanns Einsicht aufliegen und es hat darüber die öffentliche Bekanntmachung auf die ortsübliche Weise mit der Belehrung über das Einspruchsrecht zu erfolgen.

Jedem Betheiligten steht es frei, während dieser Frist wegen Uebergehung gesetzlich zulässiger oder wegen Eintragung gesetzlich unfähiger und unzulässiger Personen in die Liste schriftlich oder zu Protokoll Einspruch bei dem Gemeindevorsteher zu erheben oder in gleicher Weise seine Befreiungsgründe geltend zu machen.

Die Frage, ob Centraldirectoren, Betriebsdirectoren, Generalinspectoren, Generalsecretäre der Eisenbahnen und deren Stellvertreter im Sinne des Absatzes 5 des §. 3 des Gesetzes über die Bildung der Geschwornenlisten vom 23. Mai 1873, RGB. Nr. 121, von der Berufung zum Geschwornendienste zu befreien seien, läßt sich mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Organisirung und Benennung der Dienstesvorstände bei den einzelnen Eisenbahnunternehmungen im Allgemeinen nicht beantworten. Nach Anschauung des Handels-Ministeriums sind die unter obigen Titeln bei den Eisenbahnverwaltungen angestellten Functionäre im Sinne der bezogenen Gesetzesbestimmung nur dann von der Verpflichtung zur Leistung des Geschwornendienstes los zu zählen, wenn dieselben mit der Ueberwachung und Oberleitung des Eisenbahnverkehrs-, Zugförderungs- oder Bahnerhaltungsdienstes betraut sind, wogegen die Vorstände der übrigen Diensteabtheilungen der Centralverwaltungen, wie insbesondere der Controle und des commerciellen Dienstes allerdings zum Geschwornendienste heranzuziehen wären. (M. d. J. 14. November 1875, Z. 4611, an die Statthalterei zu Wien, Prag und Lemberg, CB. 1876 : 11.)

4. Befreiung vom Gerichtszeugenamte.

§. 103 der Strafproceßordnung vom 23. Mai 1873 verfügt:

Es ist eine allgemeine Bürgerpflicht, sich bei Untersuchungshandlungen unentgeltlich als Gerichtszeuge verwenden

lassen. Diese Pflicht trifft zunächst die Bewohner jener
:meinde, in welcher die Untersuchungshandlung vorzu-
hmen ist.

Befreit sind:

. . . 3. bei Eisenbahn- oder Dampfschifffahrten beschäftigte
:rsonen.

Strafgerichtliche Vorladung und Verhaftung von Bahnbediensteten.

158 der Strafproceßordnung v. 23. Mai 1873, RGB. Nr. 119:

Steht die zu vernehmende Person in einem öffentlichen
mte oder Dienste und muß zur Wahrung der öffentlichen
icherheit oder anderer öffentlicher Interessen eine Stellver-
:tung während ihrer Verhinderung eintreten, so ist der
ımittelbare Vorgesetzte von deren Vorladung gleichzeitig zu
nachrichtigen.

Diese Vorschrift hat auch dann zu gelten, wenn Ange-
llte von Eisenbahnen und Dampfschiffen, Berg-, Hütten-,
ımmer- und Walzwerksarbeiter, im Staats- oder Gemeinde-
enste stehende Sanitätspersonen, im öffentlichen oder Privat-
rstdienste stehende Personen vorzuladen sind.

176 der Strafproceßordnung v. 23. Mai 1873, RGB. Nr. 119:

. . . Wird eine der im §. 158 erwähnten Personen in
ıft genommen, so ist deren unmittelbarer Vorgesetzter hie-
n unverzüglich und, soferne keine besonderen Bedenken
tgegenstehen, noch vor dem Vollzuge des Verhaftsbefehls
Kenntniß zu setzen. Wird die Haft wieder aufgehoben,
ist auch dieß sofort mitzutheilen.

Fünfzehnter Abschnitt.

Eisenbahnbehörden.

1. Das Handelsministerium.

Ministerial-Verordnung vom 20. April 1861, RGB. Nr. 49.

Se. k. k. ap. Majestät haben mit a. h. Entschließung vom 10. April 1861 den Wirkungskreis des neu begründeten Ministeriums für Handel und Volkswirthschaft festzusetzen geruht.

Hienach sind bei dem genannten Ministerium zu behandeln:

die Einleitungen und Vorverhandlungen zum Abschlusse von Eisenbahn-Staatsverträgen und die Ueberwachung der Ausführung solcher Verträge;

die Feststellung der Tarife und die Ratificirung von Verträgen mit den Verwaltungen von Eisenbahnen oder anderen Verkehrsanstalten über den Anschluß des Verkehres oder die Bedingungen desselben;

die Verhandlungen wegen Ertheilung von Concessionen zum Baue von Privateisenbahnen;

die Handhabung der Eisenbahn-Betriebsordnung.

Mittelst Allerhöchster Entschließung vom 6. Juli 1872, Z. 17744—4406 HM., CB. Nr. 56, wurde der Handelsminister ermächtigt, mit der Bewilligung zum Baue und Betriebe von Locomotivbahnen mit Zahnradbetrieb vorzugehen.

Aus Anlaß vorgekommener specieller Fälle, in welchen einzelne Handelskammern den Wunsch ausdrückten, in Kenntniß über die wichtigeren Erlässe des Handelsministeriums und der Generalinspection in Eisenbahnangelegenheiten erhalten zu werden, wird die Handels- und Gewerbekammer neuerlich aufmerksam gemacht, daß derlei Publicationen regel-

das „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der
. Monarchie" erfolgen. (HM. 18. März 1875, Z. 7428, CB.

ere die Verwaltung auf, in Hinkunft bei allen jenen Ein=
htlich welcher die Gesellschaft eine Befreiung von der Stäm=
Anspruch nehmen zu können glaubt, an der Stelle, an welcher
impel angebracht zu werden pflegt, die gesetzliche oder ,con=
je Bestimmung, durch welche der Befreiungsanspruch begrün=
möglichster Kürze ersichtlich zu machen.
em Anlasse wird auch die Aufmerksamkeit der Verwaltung
tand gelenkt, daß die an das Handelsministerium gerichteten
ls Unterschrift die statutenmäßige Firmazeichnung der Gesell=
sollen. (HM. 14. December 1876, Z. 2783, CB. 1877 : 6.)

tehrfach vorgekommen, daß Erlässe, welche das Handelsmini=
ie einzelnen ihm unterstehenden Bahnverwaltungen zu richten
ır, von einem Theil derselben gar nicht oder nicht unmittelbar,
h eine beliebige Verwaltung im Namen der übrigen, jedoch
zliche Nachweisung einer seitens der betheiligten Verwaltungs=
eilten Vollmacht beantwortet wurden.
er Vorgang weder dem durch die Abforderung individueller
oder Gutachten angestrebten Zwecke entspricht, noch mit den
nstlichen Verkehre beobachteten Rücksichten vereinbar scheint,
evon Anlaß zu der gleichzeitig auch den übrigen Bahnver=
teines Verwaltungsbereiches bekannt gegebenen Bemerkung,
h darauf lege, daß die von Seite des Handelsministeriums
Erlässe, sofern in denselben nicht ausdrücklich eine ander=
rdnung getroffen wird, künftig von denjenigen Bahnver=
an welche der Erlaß gerichtet ist, unmittelbar beantwortet

hen bieten gemachte Wahrnehmungen mir Grund zu der An=
die Erlässe des Handelsministeriums nicht immer gehörig
z des Plenums des Verwaltungsrathes der Bahngesellschaft
den, für welche diese Erlässe zumeist mit der ausdrücklichen
en Verwaltungsrath bestimmt sind.
ich die Erwartung ausspreche, daß künftig ebensowohl die
Erlässe als die darauf ertheilten wichtigeren Beantwortungs=
abestens nachträglich zur Kenntniß der Verwaltungsraths=
langen werden, lade ich die Verwaltung ein, mir über den
r in der bezeichneten Hinsicht bei der durch den Verwaltungs=
n Verwaltung in Uebung steht, ehestens Bericht zu erstatten.
nner 1878, Z. 391, CB. 1878 : 7.)

Eingabe vom 19. Jänner 1879, Z. 88127, hat mir der Ver=
) im eigenen, sowie im Namen der übrigen Bahnverwaltungen
rathung von Ministerialerlässen in der Directorenconferenz
Vorstellung überreicht.
reife gerne diesen Anlaß, um die ersprießliche Wirksamkeit der
nferenz und überhaupt die Nützlichkeit dieser Institution anzu=
ıd es liegt mir nichts ferner, als der gedachten Körperschaft,
neinung wiederholt und in wichtigen Fragen das Handels=
selbst eingeholt und stets besonders gewürdigt hat, innerhalb
s der ihr zukommenden Aufgabe entgegentreten zu wollen.
seits kann ich aber nicht zugeben, daß die Ausführung von
sterialerlässen erst von einer Berathung im Schoße der Direc=
ız abhängig gemacht und die betreffende Verfügung in Bezug
sführung einer Censur seitens derselben unterzogen werde.

Mein Erlaß vom 7. December 1878, Z. 35403, hatte somit nur den Zweck, die Autorität der behördlichen Verfügung zu wahren und beabsichtigte keineswegs die ersprießliche Wirksamkeit der Directorenconferenz einzuengen, zumal ich ganz in Uebereinstimmung mit den Anschauungen des Verwaltungsrathes daran festhalte, daß die von der Directorenconferenz gefaßten Beschlüsse für die einzelnen Verwaltungen nicht verbindlich sind, daher dieselben eine interne gesellschaftliche Angelegenheit bilden, welche der Ausführung gesellschaftlicher Verpflichtungen niemals weder hindernd noch verzögernd im Wege stehen kann.

Aus diesen Gründen ergibt sich übrigens auch die Nothwendigkeit, der Abfassung der Tagesordnung für diese Conferenzen eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, nachdem dieselben durch die jetzt übliche Verlautbarung in den öffentlichen Blättern ihren vertraulichen Charakter verloren haben, was daher zur Bedachtnahme für die Zukunft empfohlen wird. (HM. 5. Februar 1879, Z. 2347, CB. 1879 : 19.)

Das Handelsministerium beabsichtigt die Einrichtung zu treffen, daß in Hinkunft die für alle oder auch nur für eine bestimmte Anzahl namentlich zu bezeichnender Bahnverwaltungen verbindlichen Verfügungen, insofern sie nicht vertraulicher Natur sind, nicht mehr jeder einzelnen Verwaltung im Wege eines besonderen Erlasses zugestellt, sondern bis auf Weiteres lediglich im officiellen Theile des „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der österr.-ungar. Monarchie“ zur Veröffentlichung gelangen.

Mit dieser Maßnahme soll lediglich eine wesentliche Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges sowohl für das Handelsministerium als auch für die Bahnverwaltungen geschaffen werden. (HM. 19. August 1881, Z. 21881, CB. 1881 : 97.)

2. Die Generalinspection der österr. Eisenbahnen.

Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875, RGB. Nr. 116.

Auf Grund der a. h. Entschließung vom 16. August 1875 wird die nachstehende Organisation für die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen mit 1. September 1875 in Wirksamkeit gesetzt, und haben von diesem Zeitpunkte an alle entgegenstehenden Bestimmungen, insbesondere jene der vom Handelsministerium unter dem 8. März 1856, Z. 613 H.M., erlassenen Instruction außer Kraft zu treten.

§. 1. Die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen ist eine dem Handelsministerium unterstehende technisch-administrative Behörde und berufen:

a) die der Staatsverwaltung durch die Gesetze und Verordnungen vorbehaltene Oberaufsicht und Controle über den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen zur Wahrung der Sicherheit und Ordnung, sowie der Interessen des garantirenden Staatsschatzes auszuüben und die ein-

schlägigen Anordnungen des Handelsministeriums zur Geltung zu bringen;

b) als technisches Fachorgan die ihr vom Handelsministerium zugewiesenen Gegenstände zu begutachten;

c) Entscheidungen von nichtprincipieller Natur in jenen Geschäftsangelegenheiten zu treffen, deren Behandlung der Generalinspection vom Handelsministerium übertragen wird.

§. 2. Die Generalinspection besteht aus fünf Abtheingen und zwar:

I. Abtheilung für Bau und Bahnerhaltung,
II. " " Verkehr und Zugförderung,
III. " " commerciellen Betrieb.
IV. " " Staatsgarantie-Rechnungswesen,
V. " " allgemeine Verwaltung.

An der Spitze jeder der fünf coordinirten Abtheilungen ht ein Generalinspector mit dem Range eines Hofthes oder eines Regierungsrathes.

Nach außen bildet die Generalinspection eine einheitliche ehörde mit gemeinschaftlichem Einreichungsprotokolle.

Die Erlässe und sonstigen amtlichen Ausfertigungen erden von je einem der Generalinspectoren unterfertigt.

§. 3. Der Wirkungskreis der einzelnen Abtheilungen r Generalinspection umfaßt insbesondere:

Für die I. Abtheilung:

Die Ermittelung der Trace neuer Linien;
die Prüfung der Baupläne für Neu-, Zu- und Umuten;
die Ueberwachung der Bauarbeiten auf den im Baue griffenen und auf den im Betriebe stehenden Linien;
die Ueberwachung der Bahnerhaltung auf den im Beiebe stehenden Linien.

Für die II. Abtheilung:

Die Ueberwachung des Baues und der Instandhaltung s Fahrparkes;
das Signalwesen;
die Ueberwachung des technischen Betriebes;
die Feststellung der Fahrordnungen.

Für die III. Abtheilung:

Das gesammte Transport- und Tarifwesen:
die Begutachtung ökonomischer und handelspolitischer Fragen.

Für die IV. Abtheilung:

Die Prüfung der Bau- und Betriebsrechnungen mit Rücksicht auf die Staatsgarantie.

Für die V. Abtheilung:

Die Evidenzhaltung und Beeidigung des Eisenbahnpersonales;
die Disciplinarangelegenheiten;
die Prüfung der allgemeinen Dienstesvorschriften; ferner
die Oberleitung der Hilfsämter der Generalinspection.

Gegenstände, welche direct oder indirect den Wirkungskreis mehrerer Abtheilungen berühren, sind gemeinsam, und zwar, insoweit die Geschäftsordnung dieß vorschreibt, in gemeinschaftlicher Sitzung zu behandeln.

§. 4. Den Vorsitz in der Generalinspectorensitzung führt in der Regel der rangsälteste Generalinspector.

Dem Generaldirector des österreichischen Eisenbahnwesens steht es jederzeit frei, diesen Sitzungen beizuwohnen und in denselben den Vorsitz zu übernehmen.

Nach Ermessen des Vorsitzenden können Vertreter der Bahnanstalten oder sonstige Interessenten, sowie auch Fachmänner vernommen oder beigezogen werden.

§. 5. Jeder Generalinspectionsabtheilung ist die erforderliche Anzahl von Oberinspectoren, Inspectoren, Commissären u. s. w. zugewiesen, welche dem Generalinspector unmittelbar untergeordnet sind, und über deren dienstliche Verwendung er auf Grund der vom Handelsministerium genehmigten Geschäftseintheilung zu verfügen hat.

§. 6. Die von den Organen der Generalinspection bei der denselben obliegenden Ueberwachung der Eisenbahnen wahrgenommenen Mängel und Gebrechen (falls dieselben nicht schon durch Rücksprache im kurzen Wege behoben werden können) sind vorerst den betreffenden Dienstvorständen oder

irectionen bekannt zu geben. Sollte von Seite der Organe
:r Bahnanstalten die Abstellung der bekanntgegebenen Ge-
:echen unterlassen werden, oder sollte die Wichtigkeit des
egenstandes ein unverzügliches Einschreiten der Staats-
:rwaltung erheischen, so hat der betreffende Generalinspector
e den Umständen angemessene Verfügung zu treffen oder
:i dem Handelsministerium in Antrag zu bringen.

§. 7. Die an Bahnverwaltungen ergehenden Erlässe
:r Generalinspection sind in der Regel an die oberste gesell-
haftliche Dienststelle (Generaldirection u. s. w.) zu richten.

In dringenden Fällen jedoch, wo Gefahr im Verzuge
:, und die Sorge für die Abwendung von Nachtheilen,
elche die Sicherheit bedrohen, eine augenblickliche Verfügung
heischt, sind die Organe der Generalinspection kraft ihrer
us dem Gesetze fließenden Vollmacht berechtigt und ver-
lichtet, die den Umständen angemessene Verfügung unter
gener Verantwortung zu treffen, und sämmtliche Beamte
id Diener der Eisenbahn haben solchen Anordnungen augen-
icklich Folge zu leisten, wogegen jedem, der sich durch eine
lche Anordnung für beschwert erachtet, die nachträgliche Be-
ifung an die Generalinspection, beziehungsweise das Handels-
inisterium, vorbehalten bleibt.

§. 8. Gegen die Verfügungen und Entscheidungen der
eneralinspection steht der Recurs an das Handelsministe-
um offen.

§. 9. Die Organe der Generalinspection sind berechtigt,
h zu ihren Amtshandlungen des Betriebstelegraphen zu
:dienen.

§. 10. Die Bauabtheilung der Generalinspection hört
uf, zugleich ein Ministerialdepartement zu bilden und ist in
inkunft den übrigen Abtheilungen der Generalinspection
ollständig coordinirt.

Desgleichen geht die bisher der Bauabtheilung über-
iesene Leitung der auf Staatskosten auszuführenden Eisen-
ahnbauten an eine eigene Direction für Staatseisenbahn-
uten über, welche unmittelbar dem Handelsministerium
ntersteht, jedoch wie jede Baudirection einer Privatbahn der
ontrole der Generalinspection unterworfen ist.

§. 11. Die näheren Bestimmungen, betreffend den
eschäftsgang der Generalinspection, werden durch eine vom

Handelsministerium zu erlassende Geschäftsordnung der Generalinspection festgestellt.*)

Nur die definitiv angestellten Organe der Generalinspection sind befugt, Namens dieser Behörde mit den einzelnen Bahngesellschaften in amtlichen Verkehr zu treten.

Falls ausnahmsweise dennoch die Entsendung eines der in hierämtlicher provisorischer Verwendung stehenden Organe statt haben müßte, wird dieses angewiesen werden, sich jeweils durch Vorweis eines schriftlichen Auftrages zu legitimiren. (GJ. 27. September 1872, Z. 8089, CB. 1872 : 86.)

Beschwerden wegen Unzukömmlichkeiten beim Betriebe einer Bahn sind zunächst an die Stationsvorstände, beziehungsweise an die Directionen der betreffenden Bahnanstalten zu richten. Erst wenn von Seite der Bahnorgane keine Abhilfe zu erlangen ist, oder die erhaltene Aufklärung nicht genügen sollte, wäre sich an die Generalinspection in erster und an das Handelsministerium in zweiter Instanz zu wenden. (HM. 28. Juni 1875, CB. 1875 : 76.)

Das Handelsministerium hat die Generalinspection um dieselbe, welche bekanntlich mit Geschäften überhäuft ist, thunlichst zu entlasten, ermächtigt, zu minder wichtigen commissionellen Verhandlungen, bei welchen nach der Actenlage zur Abgabe des Gutachtens nicht in erster Linie die specielle Kenntniß des Eisenbahnbaues erforderlich erscheint, die betreffenden Landesbehörden zur Delegirung eines technischen Beamten der politischen Baubehörde, in deren Amtsbezirke der Concessionsort liegt, zur Intervention Namens der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen zu ersuchen. (HM. 12. December 1875, Z. 27677, CB. 1876 : 8.)

Die Fälle, daß Eingaben wegen Erlangung von Benützungsconsensen, Fahrplanänderungen u. dergl. knapp vor der beabsichtigten Inbetriebsetzung, bezw. Activirung hieramts einlangen, mehren sich in auffallender Weise.

Nachdem die Generalinspection hiedurch gewissermaßen in eine Zwangslage versetzt wird, die nicht ohne nachtheilige Folgen auf die hierämtlichen Geschäfte bleiben kann, werden die Verwaltungen dringend eingeladen, gemessene Weisung an alle unterstehenden dortseitigen Organe ergehen zu lassen, nicht nur die schon in den Gesetzen und sonstigen Normalverordnungen vorgeschriebenen Termine für die Vorlagen stricte einzuhalten, sondern überhaupt Eingaben, die von dortiger Seite an Termine gebunden werden, rechtzeitig hieramts einzubringen. (GJ. 27. December 1880, Z. 15655, CB. 1881 : 4.)

---

*) Anläßlich der auf Grund der allerhöchsten Entschließung vom 15. August d. J. erlassenen, durch das Reichsgesetzblatt kundgemachten Verordnung über die Organisation der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen finde ich der geehrten Verwaltung bekannt zu geben, daß bis auf Weiteres eine Aenderung des Geschäftsumfanges dieser Behörde in Bezug auf die ihr in einzelnen Dienstzweigen von Seite des Handelsministeriums überwiesenen Angelegenheiten nicht eintritt. Demgemäß werden die bisher an das Handelsministerium gerichteten Eingaben und sonstigen amtlichen Schriftstücke von Seite der Bahnverwaltungen auch ferner bei dem genannten Ministerium einzureichen und die bisher an die beiden Abtheilungen der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen erstatteten Schriftstücke künftighin an die nach ihrer Reorganisirung eine einheitliche Behörde bildende Generalinspection zu richten sein. Hievon setze ich die geehrte Verwaltung behufs der entsprechenden Bedachtnahme in Kenntniß. (HM. 30. August 1875, Z. 1306.)

Verzeichniß

der von sämmtlichen österreichischen Bahnen der Generalinspection periodisch vorzulegenden Eingaben.*)

(Erl. d. GJ. v. 3. Aug. 1875, Z. 6572, CB. 1875 : 132.)

Vorlags-termine	Benanntlich
Ganzjährig	1. Geschäftsbericht des abgelaufenen Jahres. 2. Statistische Nachweisungen (im Sinne des H.-M.-Erlasses Z. 10581—38 vom 13. Mai 1872, CB. ex 1872, S. 527.) 3. Personalstatus über Beamte und Diener (GJ. Z. 12146 ex 1874, CB. ex 1875, Nr. 61, Seite 493).
Halbjährig	4. Ausweis über vorgenommene Kesseluntersuchungen. 5. Ausweis über zurückgelegte Locomotiv- und Wagen-Achs-Meilen (GJ. Z. 6142 II. ex 1875, CB. Nr. 70, Seite 566).
Vierteljährig	6. Ausweis über Personalveränderungen (GJ. Z. 12146 ex 1874, CB. ex 1875, Nr. 61, Seite 493). 7. Verzeichniß der noch nicht beeideten Individuen. 8. Ausweis über den Stand der Fahrbetriebsmittel (GJ. Z. 3002—2422 II. ex 1871, CB. ex 1871, Seite 547). 9. Ausweis über die in Bereitschaft gehaltenen Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände für Militärtransporte (GJ. Z. 4745 ex 1874, CB. ex 1874, Seite 733). 10. Ausweis über die aus dem Dienste der Gesellschaft ausgeschiedenen ehemaligen Staatsdiener (dieser Ausweis ist bloß von der k. k. priv. österr. Staatsbahngesellschaft und der k. k. priv. Südbahn vorzulegen.)
Monatlich **)	11. Ausweis über vorgekommene Bahnfrevel (GJ. Z. 7834—4544 II. ex 1872, CB. ex 1872, Seite 977). 12. Circularien, mit Ausnahme der sub 13 ohnehin in Vorlage kommenden Tarifscircularien und dießfälligen Publicationen. 13. Tarif-Aenderungen und Kundmachungen. 14. Ausweis über strafweise Entlassene.***)

*) Nachdem von Seite mehrerer Eisenbahnverwaltungen die anher vorzulegenden periodischen Eingaben und Ausweise, welche je nach dem Gegenstande, den sie betreffen, verschiedenen Bureaux der Generalinspection zur Beamtshandlung zugewiesen werden, häufig mit einer gemeinschaftlichen Begleitschrift zur Vorlage gelangen, so werden die Verwaltungen aufgefordert, künftighin jede der periodischen Eingaben abgesondert, mit Datum Nummer und Unterschrift in Vorlage zu bringen. (GJ. 17. December 1874, Z. 11465.)

**) Die monatlichen Baufortschrittsberichte siehe im Abschnitte „Eisenbahnbau“.

***) Aufgehoben durch Erl. der GJ. v. 19. Juli 1877, Z. 5746, CB. *1877: 85.*

Vorlags-termine	Benanntlich
Monatlich	15. Ausweis über Zugverspätungen durch Postmanipulationen.
Wöchentlich	16. Zusammenstellung über die via Krakau oder via Chyrow-Lupkow für Wien eintreffenden Ochsentransporte. — (Diese Zusammenstellungen sind bezüglich der Route via Krakau nur von der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezüglich der Route via Chyrow-Lupkow dagegen nur von der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn auf Grund von Nachweisungen der an dem Transporte betheiligten Bahnen zu verfassen, und mit diesen Behelfen belegt, einzusenden.)
Täglich	17. Verkehrsrapporte von den hiezu beauftragten Stationen.

Anmerkung. Einbegleitungsberichte bei Vorlage periodischer Eingaben haben ganz zu entfallen.

3. Generaldirection der österr. Staatsbahnen.

Hand.-Min.-Erl. v. 23. Juni 1884 auf Grund a. h. Entschl. vom 8. Juni 1884, RGB. Nr. 103.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1. Die Führung des Betriebes auf den in eigener Verwaltung des Staates befindlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen, wie auch die Führung des Staatseisenbahnbaues erfolgt unter der Oberaufsicht des Handelsministers durch eine demselben unmittelbar unterstehende einheitliche Dienststelle, welche unabhängig von den sonstigen Eisenbahnagenden des Handelsministeriums fungirt und die Bezeichnung: „k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen“ erhält.

Diese Generaldirection hat in Angelegenheiten des bezeichneten Geschäftskreises als Executivorgan des Handelsministers zu fungiren und in dieser Eigenschaft die im Eingange angeführten Bahnen als einheitliches Gesammtnetz insbesondere gegenüber den Militärcentralstellen, dann gegenüber anderen Verkehrsanstalten und im Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen zu vertreten.

Im Mobilisirungsfalle tritt die Generaldirection sofort in die Centralleitung für Militärtransporte auf Eisenbahnen ein.

§. 2. In Unterordnung unter die Generaldirection (§. 1) werden zur Leitung des localen Betriebsdienstes auf den im §. 1 bezeichneten Bahnen innerhalb der nach den Verkehrsbedürfnissen zu bildenden räumlichen Bezirke Dienststellen errichtet, welche die Bezeichnung: „k. k. Eisenbahnbetriebsdirection“ führen.

Der Betrieb der Trajectanstalt und Dampfschifffahrt auf dem Bodensee wird durch eine eigene Schifffahrtsinspection in Bregenz geleitet, welche der Generaldirection unmittelbar untergeordnet ist.

§. 3. Der locale Betriebsdienst auf den in §. 1 bezeichneten Bahnen wird mit Berücksichtigung der örtlichen Erfordernisse und im Allgemeinen unter Trennung der drei Hauptdienstzweige von einander durch nachstehende als unterste Dienststellen fungirende Organe besorgt:

a) der Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst, einschließlich der Bauten, für welche keine eigenen Bauleitungen bestellt sind, durch die Bahnerhaltungssection;

b) der Verkehrs- und commerzielle Dienst durch die Stationen (Haltestellen), welche bei größerer Wichtigkeit die Bezeichnung: „k. k. Bahnbetriebsamt" mit erweiterten Competenzbefugnissen erhalten;

c) der Zugförderungs- und Werkstättendienst einerseits durch die Heizhausleitungen, andererseits durch die Werkstättenleitungen.

Neben den Bahnerhaltungssectionen können zur Ausführung von Neubauten auf den im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen besondere technische Organe (Sectionen, Bauleitungen) aufgestellt werden.

§. 4. Die Bauausführung neuer auf Staatskosten herzustellender Bahnen erfolgt durch die zu diesem Zwecke aufgestellten, der Generaldirection unmittelbar unterstehenden Bauleitungen, denen für die einzelnen Baustrecken Sectionen untergeordnet sind.

§. 5. Zur Begutachtung volkswirthschaftlicher Fragen im Bereiche des Eisenbahnverkehrwesens wird dem Handelsminister ein Staatseisenbahnrath beigegeben.

§. 6. Die Kosten der Centralleitung des Staatseisenbahnbetriebes sind ebenso wie jene des Staatseisenbahnbaues auf die einzelnen Bahnen nach dem vom Handelsministerium festgesetzten Verhältnisse zu vertheilen.

§. 7. Die Dienstsprache der Staatseisenbahnverwaltung ist die deutsche.

In derselben hat insbesondere der gesammte innere Dienst mit Einschluß des Verkehres aller Organe der Staatseisenbahnverwaltung unter einander stattzufinden. Alle Organe der Staatseisenbahnverwaltung haben mit den Militär- und Civilbehörden in deutscher Sprache zu verkehren.

Die in Galizien aufgestellten Eisenbahnbetriebsdirectionen und die denselben unterstehenden, in diesem Lande befindlichen Dienststellen haben jedoch in Gemäßheit der dort in Kraft stehenden, auf Grund der a. h. Entschließung vom 4. Juni 1869 erlassenen Ministerialverordnung vom 5. Juni 1869 sich im Verkehre mit den landesfürstlichen nichtmilitärischen Behörden, Aemtern und Gerichten im Lande, wie auch mit den dortigen autonomen Behörden und Organen der polnischen Sprache zu bedienen.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf den gegenseitigen Verkehr der bezeichneten Eisenbahnbetriebsdirectionen und unteren Dienststellen unter einander oder mit den im Lande befindlichen Aemtern und Organen des Post- und Telegraphendienstes.

Die bei den Eisenbahnbetriebsdirectionen einlangenden, in einer der in den Landestheilen, in welchen die der Betriebsdirection zugewiesenen Bahnstrecken gelegen sind, gebräuchlichen landesüblichen Sprachen verfaßten Eingaben und Zuschriften von Parteien oder autonomen Behörden und Organen sind in derselben Sprache zu beantworten.

Alle für das Publikum bestimmten Mittheilungen (Kundmachungen, Aufschriften, Circulare 2c.) sind in der deutschen und in der betreffenden landesüblichen Sprache zu erlassen.

Der Verkehr mit dem Publikum hat in der deutschen und in den betreffenden landesüblichen Sprachen stattzufinden, je nachdem die Anfrage oder Aeußerung, welche hiezu Anlaß gibt, in der einen oder in der anderen erfolgt ist.

§. 8. Eine fachliche Beaufsichtigung der Staatseisenbahnverwaltung durch *andere Staatsorgane* findet nicht statt.

Sollte die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen in Folge der ihr gesetzlich obliegenden Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes in den Fall kommen, Anstände wahrzunehmen, welche den Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung betreffen, so hat die Generalinspection sich behufs der geeigneten Abhilfe mit der betreffenden Eisenbahnbetriebsdirection in das Einvernehmen zu setzen und hievon gleichzeitig die Generaldirection durch Mittheilung einer Abschrift zu verständigen. Falls die Abhilfe nicht erfolgt, ist der Gegenstand dem Handelsminister zur Kenntniß zu bringen.

II. Generaldirection.

§. 9. Die zur Führung des Staatseisenbahnbetriebes und Staatseisenbahnbaues zu errichtende Generaldirection wird von einem Sectionschef des Handelsministeriums geleitet, welcher den Titel „Präsident" führt.

Die Generaldirection, welche in dem ihr übertragenen Wirkungskreise bezüglich aller nicht dem Handelsminister vorbehaltenen Angelegenheiten selbstständig fungirt, leitet und überwacht unter der unmittelbaren Oberaufsicht des Handelsministers den gesammten Dienst der Eisenbahnbetriebsdirectionen und Bauleitungen in administrativer, technischer und ökonomischer Hinsicht.

Die Beziehungen der Generaldirection zu der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen werden durch besondere Verfügung des Handelsministers geregelt.

§. 10. Die Generaldirection umfaßt:

I. Die Präsidialabtheilung, in welcher insbesondere die in Gemäßheit des Wirkungskreises dem Handelsminister vorbehaltenen Gegenstände (§. 16) zu behandeln sind;

dann die Fachabtheilungen:

II. für Bahnerhaltung und Bau (einschließlich der Bauausführung neuer Linien);

III. für Verkehrs- und Maschinendienst, einschließlich des Zugförderungs- und Werkstättendienstes;

IV. für administrativen und commerziellen Dienst, einschließlich der Einnahmencontrole, der Buchhaltung und der Cassageschäfte.

Die Vorstände der Fachabtheilungen (Directoren) sind berufen, in dem ihnen zugewiesenen Geschäftskreise die Generaldirection selbstständig zu vertreten und insbesondere mit den Militärbehörden zu verkehren.

Nach dem jeweiligen Bedarfe werden die angeführten Fachabtheilungen in Unterabtheilungen gegliedert.

Die Buchhaltung wie auch die Hauptcasse werden, von einander unabhängig, von besonderen Vorständen geleitet.

Die Geschäftsordnung der Generaldirection wird vom Handelsminister festgestellt.

§. 11. Der Präsident wird von Seiner Majestät dem Kaiser ernannt.

§. 12. Der Präsident leitet die gesammte der Generaldirection zugewiesene Geschäftsführung. Er ist für dieselbe verantwortlich, und zwar, insoweit sie nicht unmittelbar durch ihn erfolgt, in der Weise, daß er für die ordnungsmäßige Handhabung des Dienstes durch die hiezu berufenen Organe zu sorgen und dieselben zur pflichtgemäßen Erfüllung ihrer dienstlichen Obliegenheiten anzuhalten hat.

Der Stellvertreter des Präsidenten wird vom Handelsminister bestimmt.

Als Vorstände der im §. 10, Z. II—IV angeführten Fachabtheilungen werden Oberbeamte bestellt, welche den Titel: „Director" mit einem den

Dienstzweig der Fachabtheilung andeutenden Zusatze (Baudirector, Verkehrsdirector, administrativer Director) erhalten.

Denselben liegt die unmittelbare Leitung der in den Fachabtheilungen zusammengefaßten Hauptdienstzweige, wie auch die Ueberwachung der für dieselben bestellten unteren Dienststellen und Organe und namentlich die Vorsorge in der Richtung ob, daß der Dienst in dem betreffenden Dienstzweige in Gemäßheit der einschlägigen Dienstvorschriften gehandhabt werde und jederzeit den fachlichen Anforderungen Genüge leiste.

Die Directoren sind für die Erfüllung ihrer Obliegenheiten zunächst dem Präsidenten gegenüber verantwortlich, und haben nach den von demselben erhaltenen Weisungen vorzugehen.

Rechtsverbindliche Erklärungen innerhalb des der Generaldirection eingeräumten Wirkungskreises werden durch den Präsidenten, beziehungsweise dessen Stellvertreter abgegeben.

Die Geschäftsbehandlung bei der Generaldirection erfolgt, von der im Disciplinarverfahren eintretenden commissionellen Antragstellung abgesehen, nach Bestimmung des Präsidenten.

§. 13. Der Generaldirection, beziehungsweise dem Handelsminister sind in Ansehung des Betriebes der im §. 1 bezeichneten Bahnen alle jene Agenden vorbehalten, welche nicht zum Wirkungskreise der zu errichtenden Eisenbahnbetriebs-Directionen gehören. (§. 28.)

Der Wirkungskreis der Generaldirection umfaßt, unbeschadet der für einzelne Angelegenheiten erforderlichen höheren Genehmigung insbesondere auch:

1. Die einheitliche und gleichmäßige Regelung des Dienstes in allen Zweigen, namentlich die Erlassung allgemein giltiger Dienstesvorschriften, Instructionen und sonstiger grundsätzlicher Verfügungen, sowie die Interpretation, Abänderung und Aufhebung derselben;

2. das Budget-, Cassa- und Rechnungswesen der gesammten Staats-Eisenbahnverwaltung unter Mitwirkung der den Eisenbahnbetriebs-Directionen beigegebenen Rechnungsdepartements;

3. den Verkehr mit den Militär- und Civilcentralstellen, mit anderen Bahnverwaltungen und Verkehrsanstalten, sowie mit den Gesellschaften der vom Staate betriebenen Bahnen;

4. die Aufstellung und Abänderung des Personalstatus, die Rangseintheilung der Beamten, die Ernennung, Beförderung, Kündigung (Pensionirung) und Entscheidung über die Disciplinarbehandlung der Beamten und Unterbeamten, deren Versetzung — insoweit sie nicht innerhalb desselben Betriebsdirections-Bezirkes erfolgt, — sowie die Ernennung und Versetzung der Dienstvorstände, die Aufnahme und Kündigung der Bahnärzte und commerziellen Agenten, ferner die Bemessung der Pensionen und Provisionen für das gesammte Personal, dann die übrigen Personalangelegenheiten des bei der Generaldirection verwendeten Personales;

5. die Verwaltung der für die Bediensteten bestehenden Versorgungs- und sonstigen Humanitätsfonde in Gemäßheit der einschlägigen Statuten;

6. die Leitung des Bahnerhaltungs- und Baudienstes, einschließlich der Genehmigung der Projecte und der Bewilligung zur Vornahme von Aenderungen im Bahnbestande, welche den Rahmen der laufenden Erhaltung überschreiten oder die Verwendung der Bahnanlagen betreffen;

7. die Leitung des Zugförderungs- und Werkstättendienstes, einschließlich der Evidenzhaltung und Controle, der Instandhaltung des gesammten Fahrparkes, der Disposition über die Verwendung desselben, der Anschaffung und Entlehnung von Fahrbetriebsmitteln, der Leitung der nicht den Eisenbahnbetriebs-Directionen unterstellten Werkstätten;

8. die Leitung des Verkehrsdienstes einschließlich der Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung der Züge;

9. die Festsetzung und Abänderung der Tarife im Personen- und Güterverkehr, die Bewilligung von Freikarten, von Fahrpreisermäßigungen und von Frachtermäßigungen, die Regelung der Verkehrsverhältnisse gegenüber anderen Transportanstalten einschließlich der zu diesem Zwecke event. erforderlichen Vereinbarungen, dann die Einnahmencontrole mit Ausnahme der den Betriebsdirectionen zugewiesenen Controle der Einnahmen aus dem Lokalverkehre;

10. die Materialverwaltung einschließlich der Beschaffung und Vertheilung derjenigen Materialien und Inventarstücke, welche ihrer Natur nach eine einheitliche Behandlung erfordern;

11. die Entscheidung über Beschwerden (Recurse) gegen Verfügungen der unteren Dienststellen, einschließlich der Ueberwachung und Controle des ganzen Dienstes.

§. 14. Dem Präsidenten der Generaldirection wird für die finanzielle und commerzielle Betriebsgebahrung ein ständiger Beirath beigegeben.

Die 5 Mitglieder desselben werden vom Handelsminister aus dem Kreise der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes und für die Zeit der Functionsdauer dieses letzteren ernannt.

Dem ständigen Beirathe sind alle wichtigeren Fragen des finanziellen und commerziellen Dienstes zur Begutachtung vorzulegen, insbesondere die Anträge:

a) auf Ertheilung von Tarifermäßigungen im Personen- und Güterverkehr;
b) auf Vergebung von Arbeiten und Lieferungen für die im Betriebe befindlichen Linien, insoweit die Vergebung, bezw. Genehmigung des Vertragsabschlusses der Generaldirection zugewiesen ist.

§. 15. Die Mitglieder des ständigen Beirathes haben nach Bestimmung des Präsidenten der Generaldirection bei der Controle der finanziellen Gebahrung und insbesondere bei der Scontrirung der Hauptcasse mitzuwirken und an der Verwaltung der Pensions- und Wohlthätigkeitsfonde theilzunehmen.

Die Mitglieder des ständigen Beirathes erhalten eine Entlohnung, deren Höhe vom Handelsminister bestimmt wird.

§. 16. Dem Handelsminister bleibt vorbehalten, jene dem Wirkungskreise der Generaldirection zugewiesenen Angelegenheiten (§. 13) zu bestimmen, welche ihm selbst zur Entscheidung, beziehungsweise Genehmigung vorzulegen sind.

Insbesondere sind dem Handelsminister vorbehalten:

1. die in Ausführung der gegenwärtigen Organisation zu erlassenden, sowie die Genehmigung aller sonstigen wichtigeren organisatorischen Verfügungen, im Rahmen der a. h. genehmigten Organisation;

2. die Feststellung des Jahrespräliminares und die Bewilligung zu Ausgaben, welche in demselben nicht vorgesehen sind, nach Maßgabe der auf verfassungsmäßigem Wege zu erwirkenden Credite;

3. die Ernennung des Stellvertreters des Präsidenten der Generaldirection;

4. die Ernennung der Abtheilungsvorstände der Generaldirection, der Betriebsdirectoren und Bauleiter, sowie des Leiters der Bodenseeschifffahrts-Inspection;

5. die Ernennung, Beförderung, Kündigung (Pensionirung) und Entscheidung über die Disciplinarbehandlung aller Beamten der Staatseisenbahnverwaltung, welche mehr als 2000 fl. Jahresgehalt beziehen, sowie die Ertheilung von Remunerationen und Geldaushilfen an die bezeichneten Beamten;

6. die Ertheilung von Urlaub an den Präsidenten, dessen Stellvertreter und die Abtheilungsvorstände der Generaldirection;

7. die Genehmigung der Dienstordnung (Dienstpragmatik), des Personalstatus und der die Gebühren des Personales regelnden Normen, der Statuten der Pensions- und Provisionsinstitute, dann der Wohlthätigkeitsfonde;

8. die Anordnung der Vornahme technischer Vorarbeiten für neue Eisenbahnlinien und der Bauausführung dieser letzteren, sowie die Bewilligung zur Betriebseröffnung;

9. die Bewilligung zum Abschlusse von Verträgen, durch welche unbewegliches Staatseigenthum abgetreten oder belastet wird, dann die Genehmigung von Verträgen, sofern die Vertragssumme bei allgemeiner öffentlicher Concurrenz und unter Zuschlag an den Bestbieter den Betrag von 150,000 fl., andernfalls den Betrag von 30,000 fl. übersteigt;

10. die Genehmigung der Grundlagen für die zur Anwendung zu bringenden Tarife für den Personen- und Güterverkehr.

III. Staatseisenbahnrath.

§. 17. Der Staatseisenbahnrath besteht aus dem Vorsitzenden und 50 Mitgliedern, welche vom Handelsminister auf die Dauer von drei Jahren ernannt werden.

Von denselben werden

a) 9 Mitglieder vom Handelsminister nach freiem Ermessen ausgewählt und 5 Mitglieder in der Weise ernannt, daß der Finanzminister und der Ackerbauminister je 2 und der Reichskriegsminister eine der zu ernennenden Persönlichkeiten bezeichnet,

b) 24 Mitglieder über Vorschlag von Handels- und Gewerbekammern und

c) 12 Mitglieder über Vorschlag von Landesculturräthen und sonstigen landwirthschaftlichen Fachcorporationen ernannt.

Von den nach lit. b) in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt auf die einzelnen Handels- und Gewerbekammern nachstehende Anzahl:

Wien 3, Brünn, Krakau, Prag und Triest je 2, Lemberg mit Brody 2, Graz und Czernowitz je 1.

Ferner behufs gemeinsam zu erstattenden Vorschlags gruppenweise:

Reichenberg, Eger	zusammen	1
Budweis, Pilsen	„	1
Olmütz, Troppau	„	1
Linz, Salburg	„	1
Innsbruck, Feldkirch	„	1
Bozen, Roveredo	„	1
Klagenfurt, Leoben	„	1
Görz, Laibach	„	1
Rovigno, Zara, Spalato, Ragusa	zusammen	1

Von den nach lit. c) in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt je 1 auf die Landwirthschaftsgesellschaften in Wien, Graz, Krakau und Lemberg, dann auf den Landesculturrath für Böhmen, sowie auf den Verein für Landescultur im Herzogthume Bukowina in Czernowitz; ferner gruppenweise auf die Landwirthschafts-, respective Ackerbaugesellschaften in

Linz, Salzburg,	zusammen	1
Klagenfurt, Laibach	„	1
Görz, Triest, Rovigno	„	1

den Landesculturrath für Tirol und den Vorarlbergschen Landwirthschafts-Verein in Feldkirch zusammen 2 (u. zw. je 1 auf die Section I des *Landesculturrathes für Tirol*, mit dem landwirthschaftlichen Verein in

Vorarlberg und auf die Section II des Landesculturrathes für Tirol); die mährisch-schlesische Gesellschaft für Ackerbau-, Natur- und Landeskunde in Brünn und die österreichisch-schlesische Land- und Forstwirthschaftsgesellschaft in Troppau zusammen 1.

Die Bestellung von Ersatzmännern bleibt den in lit. a) bezeichneten Ministern vorbehalten.

Für die in lit. b) und c) bezeichneten Mitglieder sind bei Erstattung des Vorschlages gleichzeitig Ersatzmänner namhaft zu machen.

§. 18. Zur Ernennung in den Staatseisenbahnrath sind nur solche Persönlichkeiten vorzuschlagen, welche der betreffenden Handels- und Gewerbekammer, beziehungsweise Landwirthschafscorporation (Landesculturrath) als Mitglieder angehören.

Die vorgeschlagenen Mitglieder können nach Ablauf ihrer Functionsdauer neuerdings in Vorschlag gebracht werden.

Dem Handelsministerium bleibt vorbehalten, für die Wiederbesetzung der etwa vor Ablauf der dreijährigen Functionsdauer im Staatseisenbahnrathe zur Erledigung gelangenden Stellen Vorsorge zu treffen und insbesondere in dem Falle, als einem Mitgliede die fernere Ausübung seiner Function durch Krankheit oder sonstige in der Person desselben eingetretene Hinderungsgründe unmöglich gemacht oder erheblich erschwert würde, an Stelle desselben den Ersatzmann einzuberufen; eventuell mit einer Neuernennung vorzugehen.

§. 19. Der Staatseisenbahnrath ist berufen und verpflichtet, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Industrie, Land- und Forstwirthschaft berührenden Fragen des Eisenbahnverkehrswesens sein Gutachten abzugeben.

Der Begutachtung des Staatseisenbahnrathes unterliegen, insoweit es sich um die vom Staate betriebenen Eisenbahnen handelt, insbesondere:

a) alle wichtigen Anträge bezüglich des Tarifwesens, namentlich jene, welche die Festsetzung der Normaltarife für Personen und Güter, dann die Grundsätze für die Anwendung von Ausnahme- und Differenzialtarifen zum Gegenstande haben;
b) die alljährlich zweimal (für die Sommer- und Wintermonate) festzustellenden Fahrpläne;
c) Anträge auf Abänderung der reglementarischen Bestimmungen, soweit es sich nicht um technische Bestimmungen handelt, dann der Tarifbestimmungen, insoweit dieselben nicht lediglich vorübergehende Ausnahmsverhaltnisse betreffen;
d) die Grundsätze für die Art der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten.

Außerdem liegt dem Staatseisenbahnrathe ob, sich über Aufforderung des Handelsministers über die Wahl der Orte zu äußern, an welchen Eisenbahnbetriebsdirectionen, Betriebsämter, Materialmagazine und Bahnerhaltungssectionen zu errichten sind.

Der Staatseisenbahnrath kann ferner rücksichtlich der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen Anfragen und Anträge stellen.

Er kann in Angelegenheiten seines Wirkungskreises auch Anträge stellen, welche sich auf andere Eisenbahnen und auf das Eisenbahnwesen überhaupt beziehen.

§. 20. Der Staatseisenbahnrath versammelt sich über Einladung des Handelsministers nach Bedürfniß, mindestens aber zweimal im Jahre, und zwar im Frühjahre und Herbste zu einer Sitzung.

Ueber Veranlassung des Vorsitzenden können zu den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes auch Sachverständige beigezogen werden, welche *nicht* Organe der Staatseisenbahnverwaltung sind.

Der Vorsitz in den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes steht t Handelsminister zu, als dessen Stellvertreter im Staatseisenbahnrathe Präsident der Generaldirection fungirt.

Im Falle der Verhinderung des Handelsministers und des Prä denten wird der Vorsitzende vom Handelsminister bestimmt.

Die Verhandlungen des Staatseisenbahnrathes finden in nicht öffen lichen Sitzungen und auf Grund einer vom Handelsminister zu erlassende Geschäftsordnung statt.

Der Staatseisenbahnrath erstattet sein Gutachten auf Grund der mi Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder gefaßten Beschlüsse.

Abweichende Ansichten sind über Verlangen der Stimmführer in das Protokoll aufzunehmen.

§. 21. Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes haben, insoweit sie nicht Staatsbeamte sind, in die Hände des Handelsministers oder seines Delegirten die Angelobung zu leisten.

Ihre Function ist ein Ehrenamt, mit welchem eine Entlohnung nicht verbunden ist.

Die nicht in Wien wohnhaften Mitglieder haben Anspruch auf Diäten im Betrage von 8 fl. und bezüglich der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen auf freie Fahrt in beliebiger Wagenclasse für die Reisen nach und von dem Orte der Sitzung.

Auch werden ihnen die durch Benützung anderer Verkehrsanstalten erwachsenden Reiseauslagen vergütet.

IV. Eisenbahnbetriebsdirectionen.

§. 22. Die Eisenbahnbetriebsdirectionen leiten in ihren Bezirken auf Grund der von der Generaldirection ergehenden Weisungen (§. 2) den localen Betriebsdienst mit Einschluß des Werkstättendienstes und der Materialverwaltung, wie auch jener Neubauten, für welche besondere, unmittelbar der Generaldirection untergeordnete Bauleitungen nicht bestellt sind.

Die Eisenbahnbetriebsdirectionen sind für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes in ihrem Bezirke im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGB. Nr. 1 ex 1852, verantwortlich und unterliegen in dieser Hinsicht der Aufsicht und Controle der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen.

§. 23. Jede Eisenbahnbetriebsdirection bildet für die drei Hauptdienstzweige (Bahnerhaltung, Verkehr, Zugförderung), dann für die allgeneinen administrativen Angelegenheiten, einschließlich der Materialverwaltung, eine einheitliche Dienststelle.

Derselben sind untergeordnet: die als unterste Dienststellen der drei auptdienstzweige fungirenden Organe, dann das Inspectorat für Bau nd Bahnerhaltung, das Materialmagazin und das Rechnungsdepartement, elches hinsichtlich der Art der Rechnungsführung besondere Instructionen hält.

Die Geldanweisungen der Eisenbahnbetriebsdirectionen werden unter rennter Rechnungsführung in der Regel von der am Sitze der Betriebsection befindlichen Stations- (Bahnbetriebsamts-) Casse vollzogen.

Ausnahmsweise kann die Aufstellung einer eigenen Betriebsdirectionsa erfolgen.

24. Die Orte, an welchen die Eisenbahnbetriebsdirectionen zu eren sind, werden mit a. h. Genehmigung vom Handelsminister unter ichtnahme auf die Erfordernisse des Dienstes bestimmt.

Mit Genehmigung des Handelsministers erfolgt durch die General-

direction die Bestimmung der Standorte der Betriebsämter, Bahnerhaltungssectionen und Materialmagazine, unter besonderer Berücksichtigung der dienstlichen Erfordernisse, der Beaufsichtigung und Materialvertheilung.

§. 25. Jede Eisenbahnbetriebsdirection hat einen Oberbeamten zum Vorstande, welcher den Titel „Betriebsdirector“ führt.

Derselbe ist für die gesammte Geschäftsführung, insbesondere für die Sicherheit, Ordnung und Regelmäßigkeit des Betriebes innerhalb des Betriebsdirectionsbezirkes verantwortlich.

Dem Betriebsdirector ist ein Stellvertreter, sowie das erforderliche Hilfspersonale beigegeben.

Sämmtliche Organe der Eisenbahnbetriebsdirection haben den Dienst innerhalb der bestehenden Vorschriften nach den vom Betriebsdirector ertheilten Weisungen zu führen.

Die Geschäftsordnung der Eisenbahnbetriebsdirectionen wird mit Genehmigung des Handelsministers festgesetzt.

§. 26. Der Betriebsdirector vertritt die Eisenbahnbetriebsdirection nach Außen und gibt für dieselbe rechtsverbindliche Erklärungen ab.

Er verkehrt in allen dem Wirkungskreise der Eisenbahnbetriebsdirection zugewiesenen Angelegenheiten unmittelbar mit den hiezu berufenen Militärbehörden und mit den Civilbehörden der Länder, in denen der Betriebsdirectionsbezirk gelegen ist, dann mit der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und mit den gleichstehenden Dienststellen anderer Verkehrsanstalten.

Der Betriebsdirector hat den Anforderungen der Militärterritorialcommanden wegen Beförderung von Truppen- und Heereserfordernissen innerhalb des eigenen Bezirkes unbedingt zu entsprechen und nöthigenfalls die hiezu erforderlichen Transportmittel zu reclamiren.

Insoweit die Militärtransporte die Grenzen des eigenen Bezirkes überschreiten, hat der Betriebsdirector, an welchen die instradirende Militärbehörde sich gewendet hat, im Einvernehmen mit den berührten Nachbarbezirken wegen Uebernahme und Weiterbeförderung des Militärtransportes bis zum Bestimmungsorte das Geeignete einzuleiten.

§. 27. Dem Betriebsdirector liegt ob, die Ausführung der höheren Anordnungen zu veranlassen und zu überwachen, die ihm unterstehenden Organe zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten anzuhalten und für deren gedeihliches Zusammenwirken wie auch für die thunlichst ökonomische Gebahrung Sorge zu tragen.

Er hat das Geschäftsergebniß des Bezirkes sorgsam zu beachten und auf die Verbesserung desselben, sowie der Betriebsführung überhaupt durch geeignete Maßnahmen innerhalb seines Wirkungskreises durch Antragstellung bei der Generaldirection hinzuwirken. — Bei Gefahr im Verzuge ist der Betriebsdirector berechtigt und verpflichtet, auch in Angelegenheiten, welche der Generaldirection vorbehalten sind, die erforderlichen Verfügungen zu treffen, behufs nachträglicher Genehmigung derselben aber sofort Bericht zu erstatten.

§. 28. Der Wirkungskreis der Eisenbahnbetriebsdirection umfaßt die Vollziehung und Ueberwachung des localen Betriebsdienstes innerhalb des eigenen Bezirkes, als:

1. die Aufstellung des Jahrespräliminars und die Gebahrung mit den vom Handelsminister bewilligten Crediten, sowie die Aufstellung der Gebahrungsausweise und Rechnungsabschlüsse;

2. die Aufnahme (Anstellung), Versetzung, Beförderung, Diensteseinthebung (Kündigung) und Disciplinarbehandlung des gesammten Dienerpersonals einschließlich der Wächter und der definitiven Diener aller

Kategorien, dann des von Fall zu Fall nothwendig werdenden Aushilfspersonals nach Maßgabe der bestehenden Directiven innerhalb des normirten Personalbedarfs und genehmigten Präliminars; ferner in Ansehung der definitiven Unterbeamten und Beamten, dann der Beamtenaspiranten, die Ertheilung von Ehebewilligungen, die Vornahme von Versetzungen (mit Ausnahme der Dienstvorstände) innerhalb des eigenen Bezirkes, die Erstattung von Beförderungsvorschlägen und die Einleitung von Disciplinaruntersuchungen, sowie die Suspendirung vom Dienste.

In Fällen von Versetzungen definitiver Unterbeamten, Beamten, dann von Beamtenaspiranten, wie auch im Falle der Einleitung einer Disciplinaruntersuchung gegen einen solchen Bediensteten oder der Suspendirung eines solchen ist gleichzeitig die Anzeige an die Generaldirection zu erstatten;

3. die Ertheilung von Urlaub an das unterstehende Personal bis zur Dauer von 4 Wochen;

4. die Bewilligung von Remunerationen und Unterstützungen aus den hiefür nach Maßgabe des genehmigten Präliminars zur Verfügung stehenden Mitteln bis zum Betrage von 100 fl., sowie die Antragstellung bezüglich höherer Beträge;

5. die Erledigung der Einkommensteuer-Angelegenheiten des unterstehenden Personals, sowie der Grund- und Gebäudesteuer-Angelegenheiten, rücksichtlich der im Bezirke gelegenen Bahnimmobilien;

6. die Nachsicht, beziehungsweise Bewilligung zur Abschreibung von Rechnungsmängeln oder uneinbringlichen Forderungen, dann von bei Materialien oder Inventargegenständen sich ergebenden Verlusten, soferne der Geldwerth von Fall zu Fall den Betrag von 500 fl. und in demselben Jahre im Ganzen den Betrag von 5000 fl. nicht übersteigt, unbeschadet der Verfolgung solcher Angelegenheiten im Disciplinarwege;

7. die Verfassung und Vorlage von Projecten für Reconstructionen, Erweiterungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Linien;

8. die Ausführung derartiger Bauten in Gemäßheit der genehmigten Projecte und Präliminare, soferne hiefür nicht eigene Bauleitungen aufgestellt werden;

9. die Antragstellung bezüglich der Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung der Personen- und Lastzüge;

10. die Einleitung der fahrplanmäßigen Züge, einschließlich der Erforderniß-, beziehungsweise Militärzüge, dann die Einleitung von Separatzügen und die Ueberwachung des gesammten Zugverkehres mit Einschluß der Stundenpaßcontrole;

11. die Verhandlung, beziehungsweise Entscheidung aus Anlaß der Beschädigung von Fahrbetriebsmitteln, ausgenommen die Abrechnung mit fremden Bahnen über Wagenreparaturskosten;

12. die Verfügung über den Maschinen- und Wagenpark innerhalb des Betriebsdirectionsbezirkes und die Antragstellung auf eine etwa erforderliche Vermehrung oder Veränderung des Fahrparks;

13. die Erhebungen über Bahnunfälle;

14. die Handhabung der Bahnpolizei;

15. die Antragstellung bezüglich der Festsetzung der Tarife im Personen- und Güterverkehr;

16. die Bewilligung von Freifahrten und ermäßigten Fahrten in einzelnen Fällen, dann von localen Tarifermäßigungen im Güterverkehr, beides in Gemäßheit der besonderen Instructionen, sowie die Antragstellung für in den Instructionen nicht vorgesehene Fälle;

17. die Entscheidung über Beschwerden gegen die unterstehenden Organe (Beschwerdebücher) und die Erledigung von aus dem Personenverkehre und aus dem localen Güterverkehre erwachsenen Reclamationen

und Entschädigungsansprüchen, soferne die ganze Entschädigungssumme bei Reclamationen aus dem Personenverkehre den Betrag von 100 fl. und bei solchen aus dem Güterverkehre den Betrag von 1000 fl. nicht übersteigt, dann die Controle der Einnahmen aus dem Localverkehre;

18. die Verpachtung von Lagerplätzen und Bahngrundstücken, sowie die Auflassung von Bestandzinsen bis zum Betrage von 100 fl.;

19. die Intervention bei Concurrenz-Verhandlungen, sowie die Gestattung von Privatbauten an der Bahn und in der Nähe der Bahnhöfe;

20. die Vornahme von Scontrirungen der Cassen und Vorräthe innerhalb des eigenen Bezirkes;

21. die Verwaltung der Werkstätten, insoweit dieselben der Eisenbahnbetriebsdirection unterstellt sind, und der Materialmagazine, beides nach den hiefür bestehenden Normen;

22. die Beschaffung des Jahresbedarfes an Verbrauchsmaterialien und Inventarstücken mit Ausnahme derjenigen, deren Natur eine einheitliche Beschaffung erfordert (als Fahrbetriebsmittel, Reservestücke, Schienen 2c.)

§. 29. Die Materialbeschaffung (§. 28, Z. 22) hat innerhalb des genehmigten Bedarfs- und Kostenpräliminars unter Einhaltung der strengsten Oekonomie stattzufinden.

Die Sicherstellung von Lieferungen, deren präliminirter Werth den Betrag von 5000 fl. erreicht oder übersteigt, hat in der Regel im Offertwege auf Grund allgemeiner öffentlicher Concurrenz und durch Zuschlag an den Offerenten zu erfolgen, welcher das günstigste Anbot gestellt hat.

Bei der Beurtheilung der Anbote ist nicht nur auf den angebotenen Preis, sondern auch auf die nach den Erzeugungsorten verschiedenen Kosten der Ueberwachung der Erzeugung, des Transportes zur Uebergabsstelle, der Uebernahme und Vertheilung sowie auf die hieraus etwa erwachsenden Geschäftserschwernisse, dann auf die Leistungsfähigkeit und Vertrauenswürdigkeit des Offerenten Bedacht zu nehmen. — Unter gleichen Bedingungen ist jedenfalls der Industrie und Urproduction des eigenen Bezirkes der Vorzug zu geben.

Falls gegen die Einleitung einer allgemeinen öffentlichen Offertverhandlung gewichtige Bedenken bestehen, wie z. B. Marktverhältnisse, geringe Zahl geeigneter Offerenten, vermuthliche Verständigung unter denselben 2c., können ausnahmsweise Lieferungen der bezeichneten Art, wie auch Lieferungen im Werthe von unter 5000 fl., bezüglich welcher überhaupt die Art der Vergebung nach den obwaltenden Umständen zu bestimmen ist, im Wege einer beschränkten Concurrenz oder durch Handeinkauf (Accord) vergeben werden. Der Handeinkauf (Accord) ist insbesondere dann zulässig, wenn sich Gelegenheit bietet, die Sicherstellung innerhalb der dem Präliminare zu Grunde gelegten Einheitspreise unter günstigeren, als jenen Bedingungen zu bewirken, welche von einer anderen Anstalt oder Unternehmung bei einer soeben durchgeführten öffentlichen Concurrenzverhandlung erzielt worden sind.

Die vorzugsweise Berücksichtigung des eigenen Bezirkes bei gleich günstigen Bedingungen hat auch in diesen Fällen als Grundsatz zu gelten.

Die vorstehenden Bestimmungen haben sinngemäß auf die Vergebung von Arbeiten durch die Eisenbahnbetriebsdirectionen Anwendung zu finden.

V. Personal- und Schlußbestimmungen.

§. 30. Das Personal der Staatseisenbahnverwaltung (Beamte, Unterbeamte, Diener, Aspiranten 2c.) ist entweder dauernd (definitiv) oder zeitlich (provisorisch) angestellt.

Die Rechte und Pflichten des Personals werden unter Wahrung der erworbenen Rechte durch eine mit Genehmigung des Handelsministers von der Generaldirection zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik) und durch die auf Grund derselben festzusetzenden, sonstigen einheitlichen Dienstvorschriften eventuell durch besondere Dienstverträge geregelt.

Die Ruheversorgung, sowie die Versorgung der Witwen und Waisen erfolgt durch besondere Pensions- (Provisions-) Institute nach Maßgabe der einschlägigen Statuten auf Grund der hienach von den Theilnehmern zu leistenden Beiträge.

§. 31. Das Verfahren in Disciplinarangelegenheiten im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung wird durch die nach §. 30 zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik) unter Einhaltung des Grundsatzes geregelt, daß bei jeder Eisenbahnbetriebsdirection, wie auch bei der Generaldirection eine Disciplinarcommission zu bilden ist, welche auf Grund des Ergebnisses der Disciplinaruntersuchung nach Stimmenmehrheit Beschluß zu fassen hat.

§. 32. Insoweit die vorstehenden Anordnungen (§. 30 und 31) nicht eine Verschiedenheit der Rechte und Pflichten bedingen, finden auf die definitiv angestellten Beamten, Unterbeamten und Diener der Staatseisenbahnverwaltung die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Normen sinngemäß Anwendung.

§. 33. Dem Handelsminister steht jederzeit zu, über die wechselweise Dienstesverwendung von Organen des Handelsministeriums, der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und der Staatseisenverwaltung zu bestimmen.

Die jenen Staatsbeamten, auf welche die Bestimmungen des Gesetzes vom 15. April 1873, RGB. Nr. 47, Anwenduug finden, zustehenden Rechte werden durch eine etwaige Dienstesverwendung im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung nicht berührt.

§. 34. Die Handhabung der Bahnpolizei nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften liegt zunächst den hiezu instructionsmäßig berufenen Organen des localen Betriebsdienstes und der Eisenbahnbetriebsdirectionen, dann den Abtheilungsvorständen der Generaldirection ob.

Die nach §. 102 der Eisenbahnbetriebsordnung vorgeschriebene Beeidigung des zur Ausübung bahnpolizeilicher Functionen berufenen Personals wird im Delegationswege durch Organe der Staatseisenbahnverwaltung vorgenommen.

§. 35. Die vorstehende Organisation hat mit 1. August 1884 in Wirksamkeit zu treten.

Mit diesem Zeitpunkte treten alle entgegenstehenden Bestimmungen außer Kraft, insbesondere die mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. Februar 1882, RGB. Nr. 25, erlassenen „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen."

Die zufolge §. 10 der Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875, RGB. Nr. 116, errichtete Direction für Staatseisenbahnbauten wird mit dem vom Handelsminister zu bestimmenden Zeitpunkte in die Generaldirection einbezogen.

4. Verhältniß der Generaldirection der österr. Staatsbahnen zur Generalinspection der österr. Eisenbahnen.

Verordnung des Handelsministeriums vom 15. Juli 1884, RGB. Nr. 122.

In Ausführung des §. 9 der mit Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Juni 1884 kundgemachten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern werden in Absicht auf die Regelung der Beziehungen der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen zur Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen die nachstehenden Anordnungen getroffen.

§. 1. Aus dem mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875 normirten Wirkungskreise der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen entfallen in den dienstlichen Beziehungen derselben zur Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen alle Amtshandlungen und Agenden, welche nicht ausdrücklich in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 oder in anderen Gesetzen der Generalinspection auch gegenüber den Staatseisenbahnen vorbehalten sind und gemäß §. 8 der oberwähnten Organisation mit der Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes nicht im Zusammenhange stehen. Insbesondere findet eine Prüfung und Ueberwachung der ökonomischen Gebahrung der Generaldirection durch die Generalinspection nicht statt.

§. 2. Der Generalinspection obliegt nach Maßgabe des §. 8 der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung auch fernerhin: a) die Aufsicht über die Erhaltung der Bahnlinien sammt Zugehör; b) die Aufsicht über die Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel; c) die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Signal- und des Transportwesens und d) die Aufsicht über die Bahnbeamten und Diener im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung.

§. 3. Die Generaldirection ist befugt, sofern nicht im einzelnen Falle die Entscheidung des Handelsministers einzuholen ist (§. 16 der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung), die bisher in Bezug auf die Bauausführung nach den bestehenden Vorschriften, insbesondere den Verordnungen vom 25. Jänner 1879 und vom 29. Mai 1880 dem Handelsministerium, beziehungsweise der Generalinspection vorbehaltenen Angelegenheiten im Namen des Handelsministers zu entscheiden, die Einleitung und Vornahme der dießfalls vorgeschriebenen Commissionen zu veranlassen und die Ausführung der Bauarbeiten sowohl auf den im Baue befindlichen als auch auf den im Betriebe stehenden Linien zu überwachen. Bei den bezüglichen Commissionen hat jedoch nach wie vor ein Vertreter der Generalinspection zu interveniren, und sind deßhalb vor der Abhaltung der betreffenden Commission die bezüglichen Acten und Projectspläne durch einen Zeitraum von vierzehn Tagen zur Einsicht der Generalinspection bereitzuhalten. Die Generaldirection wird die Pläne von Herstellungen, welchen eine neue Constructionsart oder ein neues System zu Grunde liegt, der Generalinspection zur Begutachtung übermitteln und derselben zur Evidenzhaltung der Bahneinrichtungen der österreichischen Eisenbahnen von den Ausführungsplänen der Stations- und Geleiseanlagen, sowie der sonstigen Betriebsanlagen neuer Bahnlinien je eine Copie für das Archiv zur Verfügung stellen. Die im Archive der Generalinspection bereits vorhandenen Pläne von solchen Anlagen sind durch die

Generaldirection im ersten Monate jeden Jahres durch Einzeichnung der im Laufe des Vorjahres erfolgten Aenderungen in Uebereinstimmung mit dem factischen Bestande zu bringen. Die Generaldirection ist ferner ermächtigt, beim commerziellen und technischen Betriebe nach Maßgabe der obwaltenden Verhältnisse und eventuell nach eingeholter Genehmigung des Handelsministers alle jene Ausnahmen und Erleichterungen einzuführen, beziehungsweise zu gewähren, rücksichtlich welcher in den bestehenden Vorschriften, und zwar insbesondere im Eisenbahnbetriebsreglement vom 10. Juni 1874, in den Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe (Handelsministerialerlaß vom 18. October 1876), in der Verordnung des Handelsministeriums vom 12. März 1879, betreffend die Veröffentlichung von Refactien und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre auf Eisenbahnen, in der Verordnung des Handelsministeriums vom 31. December 1879, womit die vorerwähnte Verordnung vom 12. März 1879 abgeändert wird, dann in den Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Handelsministerialerlaß vom 1. August 1883) &c. dem Handelsministerium, beziehungsweise der Generalinspection die Entscheidung vorbehalten ist; die Generaldirection hat jedoch, sofern keine andere Bestimmung getroffen ist, in jedem einzelnen Falle von den bezüglichen Anordnungen der Generalinspection in kurzem Wege Mittheilung zu machen. Ebenso sind die nach vorherigem Einvernehmen mit der Postverwaltung festgestellten Fahrordnungen, die Tarife für den Personen- und Güterverkehr sammt den einschlägigen Kundmachungen und Nachträgen, die Dienstbefehle, welche tarifarische Anordnungen enthalten, dann die Gewährung von Refactien und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre, welche nicht zur Veröffentlichung gelangen und an welchen auch Privateisenbahngesellschaften betheiligt sind, rechtzeitig der Generalinspection mitzutheilen. Desgleichen sind der Generalinspection die Vereinbarungen mit in- oder ausländischen Bahnverwaltungen, welche über Instradirungen, Verkehrstheilungen oder tarifarische Angelegenheiten im Allgemeinen getroffen werden, dann die Antheilstabellen, sowie alle jene Refactien, welche nur die Staatsbahnlinien betreffen und nach der von der Generaldirection getroffenen Entscheidung nicht zur Publication gelangen, bekanntzugeben.

§. 4. Alle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, welche nach einheitlichen Vorschriften für sämmtliche österreichischen Eisenbahnen zu regeln sind, werden im Handelsministerium, beziehungsweise von der Generalinspection behandelt; jedoch ist in solchen Fällen vorher die Aeußerung der Generaldirection einzuholen.

5. Landesfürstliche Commissäre.

Die Ausübung der gesetzlichen Aufsicht über Vereine zum Baue und Betriebe von Eisenbahnen liegt dem Handelsministerium ob, welches, wenn die Eisenbahn bestimmt ist, an den Staat überzugehen, oder, wenn der Staatsschatz eine Zinsen- oder Tilgungsgarantie übernommen hat, bei der Bestellung des landesfürstlichen Commissärs im Einverständnisse mit dem Finanzministerium vorzugehen hat. (A. h. Entschließung 18. Februar 1857, Z. 1876, MJ.)

Die landesfürstlichen Commissäre bei Eisenbahnunternehmungen werden aufgefordert, über die von denselben gemachten Wahrnehmungen in Bezug *auf den Betrieb, die ökonomische* Gebahrung und die sonstigen Verhält-

Vorarlberg und auf die Section II des Landesculturrathes für Tirol); die mährisch-schlesische Gesellschaft für Ackerbau-, Natur- und Landeskunde in Brünn und die österreichisch-schlesische Land- und Forstwirthschaftsgesellschaft in Troppau zusammen 1.

Die Bestellung von Ersatzmännern bleibt den in lit. a) bezeichneten Ministern vorbehalten.

Für die in lit. b) und c) bezeichneten Mitglieder sind bei Erstattung des Vorschlages gleichzeitig Ersatzmänner namhaft zu machen.

§. 18. Zur Ernennung in den Staatseisenbahnrath sind nur solche Persönlichkeiten vorzuschlagen, welche der betreffenden Handels- und Gewerbekammer, beziehungsweise Landwirthschafscorporation (Landesculturrath) als Mitglieder angehören.

Die vorgeschlagenen Mitglieder können nach Ablauf ihrer Functionsdauer neuerdings in Vorschlag gebracht werden.

Dem Handelsministerium bleibt vorbehalten, für die Wiederbesetzung der etwa vor Ablauf der dreijährigen Functionsdauer im Staatseisenbahnrathe zur Erledigung gelangenden Stellen Vorsorge zu treffen und insbesondere in dem Falle, als einem Mitgliede die fernere Ausübung seiner Function durch Krankheit oder sonstige in der Person desselben eingetretene Hinderungsgründe unmöglich gemacht oder erheblich erschwert würde, an Stelle desselben den Ersatzmann einzuberufen; eventuell mit einer Neuernennung vorzugehen.

§. 19. Der Staatseisenbahnrath ist berufen und verpflichtet, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Industrie, Land- und Forstwirthschaft berührenden Fragen des Eisenbahnverkehrswesens sein Gutachten abzugeben.

Der Begutachtung des Staatseisenbahnrathes unterliegen, insoweit es sich um die vom Staate betriebenen Eisenbahnen handelt, insbesondere:

a) alle wichtigen Anträge bezüglich des Tarifwesens, namentlich jene, welche die Festsetzung der Normaltarife für Personen und Güter, dann die Grundsätze für die Anwendung von Ausnahme- und Differenzialtarifen zum Gegenstande haben;
b) die alljährlich zweimal (für die Sommer- und Wintermonate) festzustellenden Fahrpläne;
c) Anträge auf Abänderung der reglementarischen Bestimmungen, soweit es sich nicht um technische Bestimmungen handelt, dann der Tarifbestimmungen, insoweit dieselben nicht lediglich vorübergehende Ausnahmsverhaltnisse betreffen;
d) die Grundsätze für die Art der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten.

Außerdem liegt dem Staatseisenbahnrathe ob, sich über Aufforderung des Handelsministers über die Wahl der Orte zu äußern, an welchen Eisenbahnbetriebsdirectionen, Betriebsämter, Materialmagazine und Bahnerhaltungssectionen zu errichten sind.

Der Staatseisenbahnrath kann ferner rücksichtlich der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen Anfragen und Anträge stellen.

Er kann in Angelegenheiten seines Wirkungskreises auch Anträge stellen, welche sich auf andere Eisenbahnen und auf das Eisenbahnwesen überhaupt beziehen.

§. 20. Der Staatseisenbahnrath versammelt sich über Einladung des Handelsministers nach Bedürfniß, mindestens aber zweimal im Jahre, und zwar im Frühjahre und Herbste zu einer Sitzung.

Ueber Veranlassung des Vorsitzenden können zu den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes auch Sachverständige beigezogen werden, welche *nicht* Organe der Staatseisenbahnverwaltung sind.

Der Vorsitz in den Sitzungen des Staatseisenbahnrathes steht dem Handelsminister zu, als dessen Stellvertreter im Staatseisenbahnrathe der Präsident der Generaldirection fungirt.

Im Falle der Verhinderung des Handelsministers und des Präsidenten wird der Vorsitzende vom Handelsminister bestimmt.

Die Verhandlungen des Staatseisenbahnrathes finden in nicht öffentlichen Sitzungen und auf Grund einer vom Handelsminister zu erlassenden Geschäftsordnung statt.

Der Staatseisenbahnrath erstattet sein Gutachten auf Grund der mit Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder gefaßten Beschlüsse.

Abweichende Ansichten sind über Verlangen der Stimmführer in das Protokoll aufzunehmen.

§. 21. Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes haben, insoweit sie nicht Staatsbeamte sind, in die Hände des Handelsministers oder seines Delegirten die Angelobung zu leisten.

Ihre Function ist ein Ehrenamt, mit welchem eine Entlohnung nicht verbunden ist.

Die nicht in Wien wohnhaften Mitglieder haben Anspruch auf Diäten im Betrage von 8 fl. und bezüglich der im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen auf freie Fahrt in beliebiger Wagenclasse für die Reisen nach und von dem Orte der Sitzung.

Auch werden ihnen die durch Benützung anderer Verkehrsanstalten erwachsenden Reiseauslagen vergütet.

IV. Eisenbahnbetriebsdirectionen.

§. 22. Die Eisenbahnbetriebsdirectionen leiten in ihren Bezirken auf Grund der von der Generaldirection ergehenden Weisungen (§. 2) den localen Betriebsdienst mit Einschluß des Werkstättendienstes und der Materialverwaltung, wie auch jener Neubauten, für welche besondere, unmittelbar der Generaldirection untergeordnete Bauleitungen nicht bestellt sind.

Die Eisenbahnbetriebsdirectionen sind für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes in ihrem Bezirke im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, RGB. Nr. 1 ex 1852, verantwortlich und unterliegen in dieser Hinsicht der Aufsicht und Controle der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen.

§. 23. Jede Eisenbahnbetriebsdirection bildet für die drei Hauptdienstzweige (Bahnerhaltung, Verkehr, Zugförderung), dann für die allgemeinen administrativen Angelegenheiten, einschließlich der Materialverwaltung, eine einheitliche Dienststelle.

Derselben sind untergeordnet: die als unterste Dienststellen der drei Hauptdienstzweige fungirenden Organe, dann das Inspectorat für Bau- und Bahnerhaltung, das Materialmagazin und das Rechnungsdepartement, welches hinsichtlich der Art der Rechnungsführung besondere Instructionen erhält.

Die Geldanweisungen der Eisenbahnbetriebsdirectionen werden unter getrennter Rechnungsführung in der Regel von der am Sitze der Betriebsdirection befindlichen Stations- (Bahnbetriebsamts-) Casse vollzogen.

Ausnahmsweise kann die Aufstellung einer eigenen Betriebsdirectionscassa erfolgen.

§. 24. Die Orte, an welchen die Eisenbahnbetriebsdirectionen zu errichten sind, werden mit a. h. Genehmigung vom Handelsminister unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Dienstes bestimmt.

Mit Genehmigung des Handelsministers erfolgt durch die General-

direction die Bestimmung der Standorte der Betriebsämter, tungssectionen und Materialmagazine, unter besonderer Ber der dienstlichen Erfordernisse, der Beaufsichtigung und Material

§. 25. Jede Eisenbahnbetriebsdirection hat einen Oberb Vorstande, welcher den Titel „Betriebsdirector" führt.

Derselbe ist für die gesammte Geschäftsführung, insbeson Sicherheit, Ordnung und Regelmäßigkeit des Betriebes in Betriebsdirectionsbezirkes verantwortlich.

Dem Betriebsdirector ist ein Stellvertreter, sowie das Hilfspersonale beigegeben.

Sämmtliche Organe der Eisenbahnbetriebsdirection haben innerhalb der bestehenden Vorschriften nach den vom Bet ertheilten Weisungen zu führen.

Die Geschäftsordnung der Eisenbahnbetriebsdirectionen Genehmigung des Handelsministers festgesetzt.

§. 26. Der Betriebsdirector vertritt die Eisenbahnbetr nach Außen und gibt für dieselbe rechtsverbindliche Erklärun

Er verkehrt in allen dem Wirkungskreise der Eisenbahnbetr zugewiesenen Angelegenheiten unmittelbar mit den hiezu ber tärbehörden und mit den Civilbehörden der Länder, in de triebsdirectionsbezirk gelegen ist, dann mit der Generalin österreichischen Eisenbahnen und mit den gleichstehenden anderer Verkehrsanstalten.

Der Betriebsdirector hat den Anforderungen der Militä commanden wegen Beförderung von Truppen= und Heeres= innerhalb des eigenen Bezirkes unbedingt zu entsprechen u falls die hiezu erforderlichen Transportmittel zu reclamiren.

Insoweit die Militärtransporte die Grenzen des eigen überschreiten, hat der Betriebsdirector, an welchen die Militärbehörde sich gewendet hat, im Einvernehmen mit d Nachbarbezirken wegen Uebernahme und Weiterbeförderung transportes bis zum Bestimmungsorte das Geeignete einzulei

§. 27. Dem Betriebsdirector liegt ob, die Ausführung Anordnungen zu veranlassen und zu überwachen, die ihm u Organe zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten anzuhalten un gedeihliches Zusammenwirken wie auch für die thunlichst Gebahrung Sorge zu tragen.

Er hat das Geschäftsergebniß des Bezirkes sorgsam zu auf die Verbesserung desselben, sowie der Betriebsführun durch geeignete Maßnahmen innerhalb seines Wirkungskreise tragstellung bei der Generaldirection hinzuwirken. — Bei Verzuge ist der Betriebsdirector berechtigt und verpflichtet, gelegenheiten, welche der Generaldirection vorbehalten sind, lichen Verfügungen zu treffen, behufs nachträglicher Geneh selben aber sofort Bericht zu erstatten.

§. 28. Der Wirkungskreis der Eisenbahnbetriebsdirec die Vollziehung und Ueberwachung des localen Betriebsdienst des eigenen Bezirkes, als:

1. die Aufstellung des Jahrespräliminars und die Geb den vom Handelsminister bewilligten Crediten, sowie die Au Gebahrungsausweise und Rechnungsabschlüsse;

2. die Aufnahme (Anstellung), Versetzung, Beförderun enthebung (Kündigung) und Disciplinarbehandlung des gesam personals einschließlich der Wächter und der definitiven

Kategorien, dann des von Fall zu Fall nothwendig werdenden Aushilfspersonals nach Maßgabe der bestehenden Directiven innerhalb des normirten Personalbedarfs und genehmigten Präliminars; ferner in Ansehung der definitiven Unterbeamten und Beamten, dann der Beamtenaspiranten, die Ertheilung von Ehebewilligungen, die Vornahme von Versetzungen (mit Ausnahme der Dienstvorstände) innerhalb des eigenen Bezirkes, die Erstattung von Beförderungsvorschlägen und die Einleitung von Disciplinaruntersuchungen, sowie die Suspendirung vom Dienste.

In Fällen von Versetzungen definitiver Unterbeamten, Beamten, dann von Beamtenaspiranten, wie auch im Falle der Einleitung einer Disciplinaruntersuchung gegen einen solchen Bediensteten oder der Suspendirung eines solchen ist gleichzeitig die Anzeige an die Generaldirection zu erstatten;

3. die Ertheilung von Urlaub an das unterstehende Personal bis zur Dauer von 4 Wochen;

4. die Bewilligung von Remunerationen und Unterstützungen aus den hiefür nach Maßgabe des genehmigten Präliminars zur Verfügung stehenden Mitteln bis zum Betrage von 100 fl., sowie die Antragstellung bezüglich höherer Beträge;

5. die Erledigung der Einkommensteuer-Angelegenheiten des unterstehenden Personals, sowie der Grund- und Gebäudesteuer-Angelegenheiten, rücksichtlich der im Bezirke gelegenen Bahnimmobilien;

6. die Nachsicht, beziehungsweise Bewilligung zur Abschreibung von Rechnungsmängeln oder uneinbringlichen Forderungen, dann von bei Materialien oder Inventargegenständen sich ergebenden Verlusten, soferne der Geldwerth von Fall zu Fall den Betrag von 500 fl. und in demselben Jahre im Ganzen den Betrag von 5000 fl. nicht übersteigt, unbeschadet der Verfolgung solcher Angelegenheiten im Disciplinarwege;

7. die Verfassung und Vorlage von Projecten für Reconstructionen, Erweiterungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Linien;

8. die Ausführung derartiger Bauten in Gemäßheit der genehmigten Projecte und Präliminare, soferne hiefür nicht eigene Bauleitungen aufgestellt werden;

9. die Antragstellung bezüglich der Festsetzung und Abänderung der Fahrordnung der Personen- und Lastzüge;

10. die Einleitung der fahrplanmäßigen Züge, einschließlich der Erforderniß-, beziehungsweise Militärzüge, dann die Einleitung von Separatzügen und die Ueberwachung des gesammten Zugverkehres mit Einschluß der Stundenpaßcontrole;

11. die Verhandlung, beziehungsweise Entscheidung aus Anlaß der Beschädigung von Fahrbetriebsmitteln, ausgenommen die Abrechnung mit fremden Bahnen über Wagenreparaturskosten;

12. die Verfügung über den Maschinen- und Wagenpark innerhalb des Betriebsdirectionsbezirkes und die Antragstellung auf eine etwa erforderliche Vermehrung oder Veränderung des Fahrparks;

13. die Erhebungen über Bahnunfälle;

14. die Handhabung der Bahnpolizei;

15. die Antragstellung bezüglich der Festsetzung der Tarife im Personen- und Güterverkehr;

16. die Bewilligung von Freifahrten und ermäßigten Fahrten in einzelnen Fällen, dann von localen Tarifermäßigungen im Güterverkehr, beides in Gemäßheit der besonderen Instructionen, sowie die Antragstellung für in den Instructionen nicht vorgesehene Fälle;

17. die Entscheidung über Beschwerden gegen die unterstehenden Organe (Beschwerdebücher) und die Erledigung von aus dem Personenverkehre und aus dem localen Güterverkehre erwachsenen Reclamationen

und Entschädigungsansprüchen, soferne die ganze Entschädigungssumme bei Reclamationen aus dem Personenverkehre den Betrag von 100 fl. und bei solchen aus dem Güterverkehre den Betrag von 1000 fl. nicht übersteigt, dann die Controle der Einnahmen aus dem Localverkehre:

18. die Verpachtung von Lagerplätzen und Bahngrundstücken, sowie die Auflassung von Bestandzinsen bis zum Betrage von 100 fl.;

19. die Intervention bei Concurrenz-Verhandlungen, sowie die Gestattung von Privatbauten an der Bahn und in der Nähe der Bahnhöfe;

20. die Vornahme von Scontrirungen der Cassen und Vorräthe innerhalb des eigenen Bezirkes;

21. die Verwaltung der Werkstätten, insoweit dieselben der Eisenbahnbetriebsdirection unterstellt sind, und der Materialmagazine, beides nach den hiefür bestehenden Normen;

22. die Beschaffung des Jahresbedarfes an Verbrauchsmaterialien und Inventarstücken mit Ausnahme derjenigen, deren Natur eine einheitliche Beschaffung erfordert (als Fahrbetriebsmittel, Reservestücke, Schienen &c.)

§. 29. Die Materialbeschaffung (§. 28, Z. 22) hat innerhalb des genehmigten Bedarfs- und Kostenpräliminars unter Einhaltung der strengsten Oekonomie stattzufinden.

Die Sicherstellung von Lieferungen, deren präliminirter Werth den Betrag von 5000 fl. erreicht oder übersteigt, hat in der Regel im Offertwege auf Grund allgemeiner öffentlicher Concurrenz und durch Zuschlag an den Offerenten zu erfolgen, welcher das günstigste Anbot gestellt hat.

Bei der Beurtheilung der Anbote ist nicht nur auf den angebotenen Preis, sondern auch auf die nach den Erzeugungsorten verschiedenen Kosten der Ueberwachung der Erzeugung, des Transportes zur Uebergabsstelle, der Uebernahme und Vertheilung sowie auf die hieraus etwa erwachsenden Geschäftserschwernisse, dann auf die Leistungsfähigkeit und Vertrauenswürdigkeit des Offerenten Bedacht zu nehmen. — Unter gleichen Bedingungen ist jedenfalls der Industrie und Urproduction des eigenen Bezirkes der Vorzug zu geben.

Falls gegen die Einleitung einer allgemeinen öffentlichen Offertverhandlung gewichtige Bedenken bestehen, wie z. B. Marktverhältnisse, geringe Zahl geeigneter Offerenten, vermuthliche Verständigung unter denselben &c., können ausnahmsweise Lieferungen der bezeichneten Art, wie auch Lieferungen im Werthe von unter 5000 fl., bezüglich welcher überhaupt die Art der Vergebung nach den obwaltenden Umständen zu bestimmen ist, im Wege einer beschränkten Concurrenz oder durch Handeinkauf (Accord) vergeben werden. Der Handeinkauf (Accord) ist insbesondere dann zulässig, wenn sich Gelegenheit bietet, die Sicherstellung innerhalb der dem Präliminare zu Grunde gelegten Einheitspreise unter günstigeren, als jenen Bedingungen zu bewirken, welche von einer anderen Anstalt oder Unternehmung bei einer soeben durchgeführten öffentlichen Concurrenzverhandlung erzielt worden sind.

Die vorzugsweise Berücksichtigung des eigenen Bezirkes bei gleich günstigen Bedingungen hat auch in diesen Fällen als Grundsatz zu gelten.

Die vorstehenden Bestimmungen haben sinngemäß auf die Vergebung von Arbeiten durch die Eisenbahnbetriebsdirectionen Anwendung zu finden.

V. Personal- und Schlußbestimmungen.

§. 30. Das Personal der Staatseisenbahnverwaltung (Beamte, Unterbeamte, Diener, Aspiranten &c.) ist entweder dauernd (definitiv) oder zeitlich (provisorisch) angestellt.

Die Rechte und Pflichten des Personals werden unter Wahrung der erworbenen Rechte durch eine mit Genehmigung des Handelsministers von der Generaldirection zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik) und durch die auf Grund derselben festzusetzenden, sonstigen einheitlichen Dienstvorschriften eventuell durch besondere Dienstverträge geregelt.

Die Ruheversorgung, sowie die Versorgung der Witwen und Waisen erfolgt durch besondere Pensions- (Provisions-) Institute nach Maßgabe der einschlägigen Statuten auf Grund der hienach von den Theilnehmern zu leistenden Beiträge.

§. 31. Das Verfahren in Disciplinarangelegenheiten im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung wird durch die nach §. 30 zu erlassende Dienstordnung (Dienstpragmatik) unter Einhaltung des Grundsatzes geregelt, daß bei jeder Eisenbahnbetriebsdirection, wie auch bei der Generaldirection eine Disciplinarcommission zu bilden ist, welche auf Grund des Ergebnisses der Disciplinaruntersuchung nach Stimmenmehrheit Beschluß zu fassen hat.

§. 32. Insoweit die vorstehenden Anordnungen (§. 30 und 31) nicht eine Verschiedenheit der Rechte und Pflichten bedingen, finden auf die definitiv angestellten Beamten, Unterbeamten und Diener der Staatseisenbahnverwaltung die für Staatsbeamte und Staatsdiener geltenden Normen sinngemäß Anwendung.

§. 33. Dem Handelsminister steht jederzeit zu, über die wechselweise Dienstesverwendung von Organen des Handelsministeriums, der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und der Staatseisenverwaltung zu bestimmen.

Die jenen Staatsbeamten, auf welche die Bestimmungen des Gesetzes vom 15. April 1873, RGB. Nr. 47, Anwendung finden, zustehenden Rechte werden durch eine etwaige Dienstesverwendung im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung nicht berührt.

§. 34. Die Handhabung der Bahnpolizei nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften liegt zunächst den hiezu instructionsmäßig berufenen Organen des localen Betriebsdienstes und der Eisenbahnbetriebsdirectionen, dann den Abtheilungsvorständen der Generaldirection ob.

Die nach §. 102 der Eisenbahnbetriebsordnung vorgeschriebene Beeidigung des zur Ausübung bahnpolizeilicher Functionen berufenen Personals wird im Delegationswege durch Organe der Staatseisenbahnverwaltung vorgenommen.

§. 35. Die vorstehende Organisation hat mit 1. August 1884 in Wirksamkeit zu treten.

Mit diesem Zeitpunkte treten alle entgegenstehenden Bestimmungen außer Kraft, insbesondere die mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. Februar 1882, RGB. Nr. 25, erlassenen „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen."

Die zufolge §. 10 der Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875, RGB. Nr. 116, errichtete Direction für Staatseisenbahnbauten wird mit dem vom Handelsminister zu bestimmenden Zeitpunkte in die Generaldirection einbezogen.

4. Verhältniß der Generaldirection der österr. Staatsbahnen zur Generalinspection der österr. Eisenbahnen.

Verordnung des Handelsministeriums vom 15. Juli 1884, RGB. Nr. 122.

In Ausführung des §. 9 der mit Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Juni 1884 kundgemachten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern werden in Absicht auf die Regelung der Beziehungen der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen zur Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen die nachstehenden Anordnungen getroffen.

§. 1. Aus dem mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875 normirten Wirkungskreise der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen entfallen in den dienstlichen Beziehungen derselben zur Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen alle Amtshandlungen und Agenden, welche nicht ausdrücklich in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 oder in anderen Gesetzen der Generalinspection auch gegenüber den Staatseisenbahnen vorbehalten sind und gemäß §. 8 der oberwähnten Organisation mit der Handhabung der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebes nicht im Zusammenhange stehen. Insbesondere findet eine Prüfung und Ueberwachung der ökonomischen Gebahrung der Generaldirection durch die Generalinspection nicht statt.

§. 2. Der Generalinspection obliegt nach Maßgabe des §. 8 der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung auch fernerhin: a) die Aufsicht über die Erhaltung der Bahnlinien sammt Zugehör; b) die Aufsicht über die Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel; c) die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Signal- und des Transportwesens und d) die Aufsicht über die Bahnbeamten und Diener im Sinne der Eisenbahnbetriebsordnung.

§. 3. Die Generaldirection ist befugt, sofern nicht im einzelnen Falle die Entscheidung des Handelsministers einzuholen ist (§. 16 der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung), die bisher in Bezug auf die Bauausführung nach den bestehenden Vorschriften, insbesondere den Verordnungen vom 25. Jänner 1879 und vom 29. Mai 1880 dem Handelsministerium, beziehungsweise der Generalinspection vorbehaltenen Angelegenheiten im Namen des Handelsministers zu entscheiden, die Einleitung und Vornahme der dießfalls vorgeschriebenen Commissionen zu veranlassen und die Ausführung der Bauarbeiten sowohl auf den im Baue befindlichen als auch auf den im Betriebe stehenden Linien zu überwachen. Bei den bezüglichen Commissionen hat jedoch nach wie vor ein Vertreter der Generalinspection zu interveniren, und sind deßhalb vor der Abhaltung der betreffenden Commission die bezüglichen Acten und Projectspläne durch einen Zeitraum von vierzehn Tagen zur Einsicht der Generalinspection bereitzuhalten. Die Generaldirection wird die Pläne von Herstellungen, welchen eine neue Constructionsart oder ein neues System zu Grunde liegt, der Generalinspection zur Begutachtung übermitteln und derselben zur Evidenzhaltung der Bahneinrichtungen der österreichischen Eisenbahnen von den Ausführungsplänen der Stations- und Geleiseanlagen, sowie der sonstigen Betriebsanlagen neuer Bahnlinien je eine Copie für das Archiv zur Verfügung stellen. Die im Archive der Generalinspection bereits vorhandenen Pläne von solchen Anlagen sind durch die

Generaldirection im ersten Monate jeden Jahres durch Einzeichnung der im Laufe des Vorjahres erfolgten Aenderungen in Uebereinstimmung mit dem factischen Bestande zu bringen. Die Generaldirection ist ferner ermächtigt, beim commerziellen und technischen Betriebe nach Maßgabe der obwaltenden Verhältnisse und eventuell nach eingeholter Genehmigung des Handelsministers alle jene Ausnahmen und Erleichterungen einzuführen, beziehungsweise zu gewähren, rücksichtlich welcher in den bestehenden Vorschriften, und zwar insbesondere im Eisenbahnbetriebsreglement vom 10. Juni 1874, in den Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe (Handelsministerialerlaß vom 13. October 1876), in der Verordnung des Handelsministeriums vom 12. März 1879, betreffend die Veröffentlichung von Refactien und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre auf Eisenbahnen, in der Verordnung des Handelsministeriums vom 31. December 1879, womit die vorerwähnte Verordnung vom 12. März 1879 abgeändert wird, dann in den Grundzügen der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Handelsministerialerlaß vom 1. August 1883) ꝛc. dem Handelsministerium, beziehungsweise der Generalinspection die Entscheidung vorbehalten ist; die Generaldirection hat jedoch, sofern keine andere Bestimmung getroffen ist, in jedem einzelnen Falle von den bezüglichen Anordnungen der Generalinspection in kurzem Wege Mittheilung zu machen. Ebenso sind die nach vorherigem Einvernehmen mit der Postverwaltung festgestellten Fahrordnungen, die Tarife für den Personen- und Güterverkehr sammt den einschlägigen Kundmachungen und Nachträgen, die Dienstbefehle, welche tarifarische Anordnungen enthalten, dann die Gewährung von Refactien und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre, welche nicht zur Veröffentlichung gelangen und an welchen auch Privateisenbahngesellschaften betheiligt sind, rechtzeitig der Generalinspection mitzutheilen. Desgleichen sind der Generalinspection die Vereinbarungen mit in- oder ausländischen Bahnverwaltungen, welche über Instradirungen, Verkehrstheilungen oder tarifarische Angelegenheiten im Allgemeinen getroffen werden, dann die Antheilstabellen, sowie alle jene Refactien, welche nur die Staatsbahnlinien betreffen und nach der von der Generaldirection getroffenen Entscheidung **nicht** zur Publication gelangen, bekanntzugeben.

§. 4. Alle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, welche nach einheitlichen Vorschriften für sämmtliche österreichischen Eisenbahnen zu regeln sind, werden im Handelsministerium, beziehungsweise von der Generalinspection behandelt; jedoch ist in solchen Fällen vorher die Aeußerung der Generaldirection einzuholen.

5. Landesfürstliche Commissäre.

Die Ausübung der gesetzlichen Aufsicht über Vereine zum Baue und Betriebe von Eisenbahnen liegt dem Handelsministerium ob, welches, wenn die Eisenbahn bestimmt ist, an den Staat überzugehen, oder, wenn der Staatsschatz eine Zinsen- oder Tilgungsgarantie übernommen hat, bei der Bestellung des landesfürstlichen Commissärs im Einverständnisse mit dem Finanzministerium vorzugehen hat. (A. h. Entschließung 18. Februar 1857, Z. 1876, MJ.)

Die landesfürstlichen Commissäre bei Eisenbahnunternehmungen werden aufgefordert, über die von denselben gemachten Wahrnehmungen in Bezug *auf den Betrieb*, die ökonomische Gebahrung und die sonstigen Verhält-



Errichtung der Eisenbahnbücher zusammenhängenden E
Seite der landesfürstlichen Commissäre eine vorzugsweis
zuzuwenden und das in letzterer Hinsicht erzielte Fortsch
bücherungsarbeiten in den Berichten hervorzuheben sein.

Hievon werden Euer ꝛc. in theilweiser Abänderu
gegangenen Directiven mit dem Beifügen in Kenntniß g
die gegenwärtige Verfügung die den landesfürstlichen
erster Reihe obliegende und im Erlasse vom 8. November
speciell betonte Verbindlichkeit, wichtige und dringliche Ge
züglich im kürzesten Wege mittelst abgesonderter Berich
Kenntniß des Handelsministeriums zu bringen, in keine
wird. (HME. 23. März 1877, Z. 354.)

Sechzehnter Abschnitt.

setzliche Regelung des Eisen-
hnwesens im Verhältnisse zu
Ungarn.

esetz vom 21. December 1867, RGB. Nr. 146,

md die allen Ländern der österreichischen Monarchie gemeinsamen Angelegenheiten und die Art ihrer Behandlung.

§. 2. Außerdem sollen nachfolgende Angelegenheiten nicht gemeinsam verwaltet, jedoch nach gleichen von zu Zeit zu vereinbarenden Grundsätzen behandelt werden.
4. Verfügungen bezüglich jener Eisenbahnlinien, welche Interesse beider Reichshälften berühren.

tz vom 24. Dec. 1867, RGB. Nr. 3 für 1868,

ch das Ministerium der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und r ermächtigt wird, mit dem Ministerium der Länder der ungarischen ein Uebereinkommen in Betreff der Beitragsleistung der letzteren zu den Lasten der allgemeinen Staatsschuld abzuschließen.

§. 7. Was die Verbindlichkeiten anbelangt, die aus den Eisenbahngesellschaften zustehenden vertragsmäßigen Gaen hervorgehen, so sind dieselben von derjenigen Reichs-, auf deren Territorium die betreffende Eisenbahn liegt, ragen, wohingegen dieser Reichshälfte auch die Rück-ngen zugewiesen werden, welche etwa von der betreffen-Gesellschaft auf die bis nun erhaltenen Vorschüsse werden tet werden.

In Betreff der beide Reichshälften durchschneidenden Eisenbahnen, namentlich der Südbahn, der Staatsbahngesellschaft und der zu erbauenden Kaschau-Oderberger Bahn, dann der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, soll ein besonderes Uebereinkommen getroffen werden.

Gesetz vom 27. Juni 1878, RGB. Nr. 62.

§. 1. Im Grunde des §. 2 des Gesetzes vom 21. December 1867, RGB. Nr. 146, betreffend die allen Ländern der österreichischen Monarchie gemeinsamen Angelegenheiten und die Art ihrer Behandlung, wird das Ministerium der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ermächtigt, mit dem Ministerium der Länder der ungarischen Krone das in Folge jenes Gesetzes abgeschlossene und von dem letztgenannten Ministerium gekündigte Zoll- und Handelsbündniß in nachstehender Fassung neuerdings abzuschließen und dessen gleichzeitige gesetzliche Kundmachung in beiden Ländergebieten zu vereinbaren: — —

Art. VIII. Die bestehenden Eisenbahnen sollen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehres erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden. Insbesondere sollen die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 sammt zugehörigen Nachtragsbestimmungen und das am 10. Juni 1874 eingeführte Eisenbahnbetriebsreglement in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen und in einer für beide Theile gleichartigen Weise abgeändert sein werden.

Die Regelung des Baues und des Betriebes von Localbahnen bleibt, insoferne derartige Bahnen die Grenzen des Ländergebietes nicht überschreiten, jedem der beiden Ländergebiete selbständig vorbehalten.

Art. XXII. Dieses Zoll- und Handelsbündniß ist auf die Zeit vom 1. Juli 1878 bis 31. December 1887 geschlossen und wird, wenn keine Kündigung eintritt, auf zehn Jahre u. s. f. von zehn zu zehn Jahren als fortbestehend anerkannt. Die Kündigung kann jedesmal zu Ende des vorletzten Jahres stattfinden und haben in diesem Falle die Verhandlungen über die Vertragserneuerung auf gleichem Wege sofort zu beginnen.

Gesetz vom 21. Mai 1887, RGB. Nr. 48.

§. 1. Im Grunde des §. 2 des Gesetzes vom 21. Dec. 1867, RGB. Nr. 146, betreffend die allen Ländern der österr. Monarchie gemeinsamen Angelegenheiten und die Art ihrer Behandlung, wird das Ministerium der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ermächtigt, das mit dem Ministerium der Länder der ungar. Krone in Folge jenes Gesetzes abgeschlossene Zoll- und Handelsbündniß v. 27. Juni 1878, RGB. Nr. 62, mit den im §. 2 angegebenen Abänderungen zu verlängern und die gleichzeitige gesetzliche Kundmachung in beiden Ländergebieten zu vereinbaren.

§. 2. Das Zoll- und Handelsbündniß vom 27. Juni 1878 wird in folgenden Punkten modifizirt:

Art. XXII erhält die Bezeichnung XXIII und hat zu lauten:

„Dieses Zoll- und Handelsbündniß ist auf die Zeit vom 1. Jänner 1888 bis 31. December 1897 geschlossen und wird, wenn keine Kündigung eintritt, auf zehn Jahre u. s. f. von zehn zu zehn Jahren als fortbestehend anerkannt. Die Kündigung kann jedesmal zu Ende des vorletzten Jahres stattfinden und haben in diesem Falle die Verhandlungen über die Vertragserneuerung auf gleichem Wege sofort zu beginnen."

Handels-Ministerialerlaß v. 28. Juni 1878, Z. 1026.

Auf Grund des Gesetzes vom 27. Juni 1878, RGB. Nr. 62, und ungarischen Gesetzartikels XX vom Jahre 1878 ist das Zoll- und Handelsbündniß zwischen den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern und den Ländern der ungarischen Krone vom 24. December 1867, RGB. Nr. 4 f. 1868, in der aus den früher citirten Gesetzen ersichtlichen Fassung auf die Zeit v. 1. Juli 1878 bis 31. December 1887 erneuert worden.

Bei diesem Anlasse haben die k. k. und die kgl. ungarische Regierung sich zu der Erklärung geeinigt, daß das in Gemäßheit des §. 7 des Gesetzes vom 24. December 1867, RGB. Nr. 3 f. 1868, in Betreff der Beitragsleistung der Länder der ungarischen Krone zu den Lasten der allgemeinen Staatsschuld und des analogen ungarischen Gesetzartikels XX, §. 65 vom Jahre 1867, dann auf Grund des Artikels VIII des für beide Staatsgebiete gleichlautenden Gesetzes vom 24. December 1867, RGB. Nr. 4 f. 1868, betreffend das Zoll- und Handelsbündniß zwischen den *beiden Regierungen* Seiner k. und k. Apostolischen Majestät abgeschlossene,

zu Wien am 29. Juli und zu Ofen am 21. August 1868 unterzeichnete provisorische Uebereinkommen in Betreff der Eisenbahnen*), dessen Inhalt

---

*) Das hier erwähnte Uebereinkommen lautet:

In Gemäßheit des §. 7 des Gesetzes vom 24. December 1867, in Betreff der Beitragsleistung der Länder der ungarischen Krone zu den Lasten der allgemeinen Staatsschuld und des analogen ungarischen Gesetzartikels XX, §. 65, vom Jahre 1867, dann auf Grund des Artikels VIII des für beide Staatsgebiete gleichlautenden Gesetzes vom 24. December 1867, betreffend das Zoll- und Handelsbündniß zwischen den Regierungen beider Staatsgebiete, wird festgesetzt:

§. 1. Das staatliche Hoheitsrecht, die staatliche Oberaufsicht und alle Regierungshandlungen in Bezug auf Eisenbahnen werden unter den in den Gesetzen begründeten Beschränkungen von derjenigen Regierung ausschließlich geübt, in deren Gebiete sich die Bahnlinien befinden.

§. 2. Hinsichtlich derjenigen Bahnanstalten, deren Linien beide Theile der Monarchie durchziehen (gemeinsame Eisenbahnen), übt das Verfügungsrecht unter den in diesem Uebereinkommen festgesetzten Bedingungen jede der beiden Regierungen nur rücksichtlich desjenigen Theiles der Bahnen selbständig und ausschließlich aus, welcher in ihrem Gebiete sich befindet.

Rücksichtlich der gemeinsamen Eisenbahnen werden jedoch Maßnahmen, welche die Geldkräfte oder den Credit derselben im höheren Maße in Anspruch nehmen, als Legung von Doppel- und Stationsgeleisen, Vermehrung des Fahrparkes, Errichtung von Magazinen u. dgl. von jedem Fachministerium nur im Einvernehmen mit dem anderen getroffen.

§. 3. Wenn neue gemeinsame Eisenbahnen ins Leben gerufen werden sollen, so ist die Bewilligung zu den Vorarbeiten sowohl, wie auch die Bau- und Betriebsconcession gleichzeitig bei beiden Regierungen anzusuchen.

Die Bestimmung der Anlage, sowie die Bedingungen der Concessionirung, und der für solche Unternehmungen etwa zu gewährenden Begünstigungen werden vor deren verfassungsmäßigen Behandlung einer Vereinbarung zwischen beiden Regierungen unterzogen.

Die Concessionsurkunde wird für jedes Gebiet von der betreffenden Regierung abgesondert ausgestellt.

§. 4. Zur Anbahnung und Erleichterung der im §. 3 erwähnten Vereinbarung werden sich die beiden Fachministerien gegenseitig Mittheilung über ertheilte Vorconcessionen bezüglich jener Bahnlinien machen, welche zur gemeinschaftlichen Landesgrenze oder entlang derselben geführt werden sollen.

Der Anschlußpunkt für eine Eisenbahn, welche diese Grenze überschreiten soll, wird von beiden Fachministerien im Einvernehmen mit den hierzu berufenen anderen Ministerien auf Grundlage des Ergebnisses einer gemeinschaftlich einzuleitenden technisch-militärischen Recognoscirung der projectirten Trace festgestellt.

Bei der erwähnten Recognoscirung soll es dem Vertreter jedes Fachministeriums gestattet sein, an der Begehung der Strecke jenseits der Grenze Theil zu nehmen.

§. 5. Bei gemeinsamen Eisenbahnen ist für die Bahnabtheilung in jenem Staatsgebiete, in welchem sich der Sitz der betreffenden Gesellschaft oder ihrer Centralverwaltung nicht befindet, auf Verlangen der betreffenden Regierung ein besonderes, mit den entsprechenden Vollmachten und Einrichtungen versehenes Verwaltungsorgan (Betriebsdirection oder Betriebsinspectorat) für den technischen und commerziellen Betrieb aufzustellen.

im „Centralblatt für Eisenbahnen ꝛc." (Jahrgang 1868, Nr. 37), sowie mittelst der im h. o. Auftrage veranstalteten Eisenbahn-Gesetzsammlung verlautbart worden ist, auch weiterhin und insolange in Kraft bleiben soll, als dieses Uebereinkommen nicht im Einverständnisse beider Regierungen abgeändert wird.

Zugleich wird jedoch bemerkt, daß an die Stelle des im §. 7 des Uebereinkommens citirten Eisenbahnbetriebsreglements vom 30. Juni 1863 nach der neuen Fassung des Artikels VIII des Gesetzes über das Zoll- und Handelsbündniß das am 10. Juni 1874, RGB. Nr. 75, eingeführte

---

§. 6. In Betreff des staatlichen Heimfallsrechtes wird bei gemeinsamen Eisenbahnen bestimmt, daß, insoferne die betreffenden Concessionen hierüber keine abweichenden Bestimmungen enthalten, die Bahnstrecke und das sämmtliche unbewegliche Vermögen dieser Eisenbahnen jenem Staatsgebiete anheimfallen sollen, auf welchem dieselben gelegen sind.

Das bewegliche Vermögen dieser Bahnanstalten hingegen, welches auf Grund der Gesetze oder der Concessionsbestimmungen Gegenstand des Heimfallsrechtes bildet, wird zwischen beiden Staatsgebieten, insoferne eine inventarmäßige Trennung nicht bereits während des Betriebes bestanden hat, im Verhältnisse des durchschnittlichen Bruttoertrages per Meile in den letzten fünf Jahren vertheilt.

§. 7. Nach Artikel VIII des Zoll- und Handelsbündnisses sollen die bestehenden Eisenbahnen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehres erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden.

Insbesondere sollen

a) die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, und
b) das Eisenbahnbetriebsreglement vom 30. Juni 1863 (10. Juni 1874) in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen und in einer für beide Theile gleichartigen Weise abgeändert sein werden.

Da die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Aenderung der Betriebsordnung und des Betriebsreglements allseitig anerkannt wird, soll zur gemeinschaftlichen Ausarbeitung geeigneter Entwürfe sobald als möglich geschritten werden.

§. 8. Beide Regierungen vereinigen sich zu dem Zwecke, eine möglichste Ermäßigung der Personen- und Frachtentarife im Interesse des Handels, der Industrie und Landwirthschaft anzubahnen. Insbesondere soll für gemeinsame Bahnlinien auf die Aufstellung einheitlicher Tarifbestimmungen hingewirkt werden.

§. 9. Für gemeinsame Eisenbahnen sollen gleiche Dienstesvorschriften und Instructionen für die Strecken in beiden Staatsgebieten eingeführt werden, und demnach der einverständlichen Genehmigung beider zuständigen Behörden unterliegen.

Die betreffenden Bahnanstalten sind gehalten, die bezüglichen Vorlagen an die betreffenden Behörden in beiden Staatsgebieten zu machen.

§. 10. Die Genehmigung der Fahrpläne für gemeinsame Bahnlinien steht für die Theilstrecke in jedem Staatsgebiete der betreffenden Aufsichtsbehörde im Einverständnisse mit der Postbehörde (Postcours-Bureau) zu. Die Entwürfe sind daher von der Bahnanstalt beiden Aufsichtsbehörden mitzutheilen.

Waltet gegen die Genehmigung des Fahrplanes in einem Theile ein Anstand ob, so haben sich die beiden Aufsichtsbehörden unter sich und mit der Bahnanstalt sofort ins Einvernehmen zu setzen. Kann eine Einigung

Eisenbahnbetriebsreglement getreten ist und daß ferner nach der neuen Fassung des Artikels VIII des obigen Gesetzes jedem der beiden Ländergebiete selbständig die Regelung des Baues und des Betriebes von Localbahnen, insoferne derartige Bahnen die Grenzen des Ländergebietes nicht überschreiten, vorbehalten bleibt.

Hievon werden die dem Handelsministerium unterstehenden Eisenbahnbehörden zur eigenen Wissenschaft und zur Verständigung der denselben untergeordneten Organe in Kenntniß gesetzt.

---

nicht erzielt werden, so bleibt die Entscheidung den Fachministerien vorbehalten.

§. 11. Jedes Fachministerium wird Sorge tragen, daß das andere von allen Tarifen, Fahrplänen und sonstigen Verkehrsbestimmungen sämmtlicher Eisenbahnen seines Staatsgebietes Kenntniß erlangt.

Dieselben werden sich auch die statistischen Nachweisungen über den Stand der Fahrbetriebsmittel, dann über Achsbrüche nach einem zu vereinbarenden Formulare periodisch mittheilen.

§. 12. Die Erhebungen über Bahnunfälle werden von der Aufsichtsbehörde jenes Staatsgebietes gepflogen, auf welchem sich der Unfall ereignet hat. Es ist jedoch den mit der Untersuchung betrauten Organen gestattet, das beim Unfalle betheiligte und etwa innerhalb des anderen Staatsgebietes stationirte Personale an seinem jeweiligen Standorte jederzeit einzuvernehmen. Hierüber ist jedesmal die Mittheilung an die betreffende Aufsichtsbehörde zu machen, welche jede zur Erhebung des Falles nöthige Unterstützung zu leisten hat.

§. 13. Eine länger andauernde Abziehung der Fahrbetriebsmittel der Linien des einen Staatsgebietes kann, insoferne selbe nicht in dem wechselseitigen Wagenbenützungs-Cartel begründet ist, nur mit Zustimmung der betreffenden Aufsichtsbehörde stattfinden.

§. 14. Beide Regierungen veranlassen die Bildung eines Eisenbahnverbandes zwischen sämmtlichen Eisenbahnunternehmungen beider Staatsgebiete, dessen Aufgabe in einem besonders zu vereinbarenden Statute festgestellt werden soll.

Insbesondere soll von diesem Eisenbahnverbande auch eine die sämmtlichen Eisenbahnen beider Staatsgebiete umfassende Eisenbahnstatistik nach einem mit beiden Regierungen zu vereinbarenden Rubrikenschema jährlich hinausgegeben werden.

Nachtrag.

Bestimmungen über die Landsturmpflicht der Bahnbediensteten.

(Zum 14. Abschnitte dieses Bandes.)

Gesetz vom 6. Juni 1886, RGB. Nr. 90.

§. 2. . . Landsturmpflichtige, welche für die Besorgung der Angelegenheiten des öffentlichen Dienstes oder Interesses unentbehrlich sind, können vom Landsturmdienste enthoben werden.

Vdg. d. Min. f. Landesverth. v. 19. Jän. 1887, RGB. Nr. 5.

§. 15. Enthebung vom Landsturmdienste.

62. Die Enthebung vom Landsturmdienste (von der aktiven Dienstleistung im Landsturme) kann und soll schon im Frieden jenen Landsturmpflichtigen ertheilt werden, welche zur Besorgung der Angelegenheiten des öffentlichen Dienstes auf ihren Dienstposten unentbehrlich sind.

. . . Demgemäß kann die Enthebung nicht von den Landsturmpflichtigen selbst angesucht, sondern nur von jenen Behörden oder Verkehrsanstalten in Antrag gebracht werden, für deren Dienstzweig, beziehungsweise Dienstbetrieb dieselbe als nothwendig erachtet und angestrebt wird.

Anträge auf Enthebungen und diese selbst sind auf den unumgänglichsten Bedarf zu beschränken.

66. Die Verkehrsanstalten reichen die Verzeichnisse der für ihren Dienstbetrieb unentbehrlichen Landsturmpflichtigen dem k. k. Handelsministerium ein, welches die Enthebungsanträge dem k. k. Ministerium für Landesvertheidigung übermittelt.

69. Die Enthobenen vom Civilstande erhalten „Landsturmenthebungscertificate", nach dem Muster Beilage 13, welche von jenen Landesbehörden, Centralstellen oder obersten Hofämtern, die den Antrag auf Enthebung an das Landwehrcommando, beziehungsweise an das Ministerium für Landesvertheidigung geleitet haben, ausgefertigt und im Wege der Vorgesetzten der Landsturmpflichtigen denselben ausgefolgt werden.

Landsturmpflichtige, welche bereits im Vorjahre die Enthebung vom Landsturmdienste erhalten haben, werden mit neuen Landsturmenthebungscertificaten nur in dem Falle betheilt, wenn ein einfacher Zusatz über die Verlängerung der Giltigkeitsdauer nicht genügte.

72. Die Enthebung vom Landsturmdienste hat nur eine zeitliche Giltigkeit, dauert bis Ende März des nächsten Jahres und wird durch den Austritt des Landsturmpflichtigen aus dem Dienste der Verkehrsanstalt oder *auch durch eine auf* den Namen des Landsturmpflichtigen lautende

schriftliche Einberufung, welche aber nur vom Landwehrcommando, beziehungsweise vom Ministerium für Landesvertheidigung angeordnet werden kann, — sofort außer Kraft gesetzt.

75. Anträge auf Enthebung vom Landsturmdienste . . . für die bei Verkehrsanstalten im Okkupationsgebiete angestellten Landsturmpflichtigen werden von der Betriebsdirection (Leitung) dem 15. Corpscommando übermittelt und im Sinne der vorstehenden Bestimmungen erledigt.

Handelsminist. Erlaß v. 20. Febr. 1887, Z. 4553.

Nach §. 15 Punkt 66 der Vdg. des Minist. für Landesvertheidigung v. 19. Jän. 1887, RGB. Nr. 5, haben die Verkehrsanstalten die Verzeichnisse der als für ihren Dienstbetrieb unentbehrlichen, im Grunde des §. 2 des Landsturmgesetzes v. 6. Juni 1886, RGB. Nr. 90, zur Enthebung vom Landsturmdienste im Kriegsfalle in Antrag zu bringenden landsturmpflichtigen Bediensteten dem Handelsministerium vorzulegen.

Die geehrten Verwaltungen werden daher eingeladen, für den Fall, als dieß nicht schon geschehen sein sollte, sofort die geeignete Einleitung zu treffen, daß die fraglichen Verzeichnisse, bei deren Zusammenstellung im Sinne der citirten Ministerialvdg. auf den unumgänglichen Bedarf sich zu beschränken ist, ehestens anher vorgelegt werden.

Nachdem jedoch bereits Fälle vorgekommen sind, daß Bahnverwaltungen Verzeichnisse eingereicht haben, die den Bestimmungen des Punktes 63 der Verordnung, beziehungsweise dem Muster der Beilage 12 derselben nicht entsprechen, so werden die geehrten Verwaltungen aufmerksam gemacht, bei der Verzeichnung der Landsturmpflichtigen behufs Enthebung vom Landsturmdienste sich strenge nach dem vorgeschriebenen Formulare zu halten und die einzelnen Rubriken mit aller Sorgfalt und Genauigkeit auszufüllen.

Bei Landsturmpflichtigen, aus deren Bezeichnung ihre Beschäftigung nicht zur Genüge zu ersehen ist, wie beispielsweise bei Taglöhnern, welche die Dienste eines Weichenwächters, oder Aushilfs-Ablösewächters versehen, oder in Oberbauparthien ständig eingereiht sind ꝛc., ist diese Beschäftigung ausdrücklich ersichtlich zu machen.

Zur Vereinfachung des Vorganges bei dieser Verzeichnung und mithin zur Ermöglichung einer beschleunigten Vorlage der Verzeichnisse wird auf den Umstand hingewiesen, daß es genügt, die Verzeichnisse getrennt nach Dienstzweigen in dem einheitlichen Papierformate, wie solches mit h. o. Erlaß v. 15. Dec. 1886, Z. 45155, bezüglich der im Mobilisirungsfalle in ihren Anstellungen zu belassenden wehrpflichtigen Bediensteten vorgezeichnet wurde, von den einzelnen Dienstabtheilungen abzuverlangen und lediglich aneinander gereiht und geheftet mit einem bestimmten Antrage hieher zu leiten.

Register

der in der Sammlung vorkommenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Judicate.

I. Gesetze.

1. Reichsgesetze.

2. Landesgesetze.

II. Kaiserliche Patente und Verordnungen, A. h. Entschließungen, Befehle und Handschreiben.

III. Verordnungen und Entscheidungen der staatlichen Behörden.

A. Hofdecrete, Hofkanzleidecrete, Hofkammerdecrete.

B. Ministerialerlässe und Entscheidungen.

1. Handelsministerium.

Finanzministerium.

3. Ministerium des Innern.

8. Gemeinsame Erlässe mehrerer Ministerien.

C. Erlässe.

General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

D. Erlässe von Provinzial-Bezirks- u. Communalbehörden.

IV. Staatsverträge und Uebereinkommen.

V. Erlässe ungar. und ausländischer Behörden.

VI. Judicate.

1. Oberster Gerichtshof.

2. Verwaltungsgerichtshof.

Sachregister.

(Die beigesetzten Ziffern bezeichnen die Seiten.)

D.

E.

D. Erlässe von Provinzial- Bezirks- u. Communalbehörden.

IV. Staatsverträge und Uebereinkommen.

V. Erlässe ungar. und ausländischer Behörden.

VI. Judicate.

1. Oberster Gerichtshof.

2. Verwaltungsgerichtshof.

Sachregister.

(Die beigesetzten Ziffern bezeichnen die Seiten.)

C.

D.

E.

H.

I.

K.

L.

T.



